

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



BALLHUPE

Politik

Satzung

Leserbriefe

Reise

England

Reise

Isle of Skye

Liebe Leser

An dieser Stelle möchte ich mich nochmals beim LV Rhein-Ruhr für die Einladung in der Eifel bedanken und ganz besonders bei allen Helfern vom Elefantentreffen.

Dies war „die erste Clubeinladung“, die mich erreichte“ und zeitlich war es mir auch möglich, dieser zu folgen. Somit konnte ich viele bekannte und auch für mich noch unbekannte Gesichter treffen, mich sehr nett unterhalten und in gemütlicher Runde Verbands- und Benzingespräche führen. Ich fand die Atmosphäre sehr gut, ebenso das gute und reichliche Essen in der idyllischen Landschaft auf dem Clubgelände.

An der Jux-Rallye nahm ich dann aber doch nicht teil, bei einer Anfahrt von fast 600 km tut einem („alten Mann, wie mir“) ein Tag Ruhe auch ganz gut, zumal ja am nächsten Tag bereits wieder die Rückfahrt anstand.

Es würde mich natürlich sehr freuen, wenn auch von anderen Clubs kleine Info's kommen, denn man kommt sich näher und der Kontakt zum Verband reißt nicht ab – ist doch in unser aller Sinn.

An dieser Stelle möchte ich bereits schon darauf hinweisen, daß die Jahreshauptversammlung 2002 am 27. April in Sachsen sein wird. Klaus Kunath vom Regionalbüro Sachsen hat bereits alle Vorbereitungen getroffen und den

Saal, Unterkunft sowie Camping in Königstein (Sächsische Schweiz) soweit abgeschlossen. Da dies auch eine landschaftlich sehr schöne Gegend ist, hoffen wir auf rege Teilnahme und wer möchte kann ja auch paar Tage länger bleiben um die Umgebung zu erkunden. Eventuell stellen wir ja auch noch ein paar Tourenvorschläge bis dahin auf die Beine. Eine Kinderbetreuung während der JHV ist in Planung und wird dann in der nächsten Ballhupe bekanntgegeben.

Somit bleibt mir nur noch Euch allen eine unfallfreie Fahrt zu wünschen!

Mit Bikergrüßen



Hans-Joachim Lierke

Vorsitzender

INHALT

POLITIK

Ankommen statt Umkommen	4/5
Geld regiert die Welt	5
Plakette auf dem Auspuff	6
BVDM lehnt Steuerstrafe ab	7
Umschlüsselung was ist das???	8

BIKE & BAHN

Biken per Bahn	9
----------------	---

IFZ

Tageslicht für Pkw	10
Der Weg ist das Ziel	10

REGIONAL

1. MZ-Treffen in Emmenrausch	11
Nachruf	12
Referent für Vereinsrecht gesucht	12
Anmerkung der Redaktion	12

ZUSTÄNDIGKEITEN

Zuordnung der Referenten	13
--------------------------	----

ÄNDERUNGEN

Neue Konten	14
-------------	----

LESERBRIEFE

Fährt gern heiße Öfen – Erika S.	15
Danke	16
Rainers „Gscheite Sprüche“ ...	17

RECHTSECKE

Führerscheinplicht für Fahrradfahrer	18
---	----

NEUER UNTERSATZ

Neues Motorrad kaufen?	19
------------------------	----

SATZUNGSÄNDERUNG

20

SATZUNG

21/31

REISE - ENGLAND

Sonnentage auf der Insel	32/33
	36/39

WERBUNG

34/35

REISE - SCHOTTLAND

Isle of Skye	40/46
--------------	-------

NEUES

Harley-Davidson neue Sportster	47
--------------------------------	----

TERMINE

48/49

ZU GUTER LETZT

Mein Freund Peter	50
-------------------	----

VORLETZTE SEITE

GELEGENHEIT!!!	51
REDAKTIONSSCHLUSS FÜR FÜR BALLHUPE 04/01	

IMPRESSUM

Herausgeber: 
Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Chefredaktion

Babs Berschneider
Riedlinger Weg 2
86949 Schöffelding
Tel./Fax: 081 93/999660
E-Mail: babs@apodemus.de oder
ballhupe@apodemus.de

ständige Mitarbeiter

Carsten R. Hoenig
Harald Hormel (H.H.)
Bobby Berschneider
Michael Schuhmacher

Anzeigen

Babs Berschneider

Technische Leitung

Bobby Berschneider

Presse Service

Michael Lenzen
Wuppertaler Str. 9, 51145 Köln
Tel.: 02203/2952-26 Fax: -61
Email: 110363.1126@compuserve.com

Litho und Satz:

Apodemus Werbung
86949 Schöffelding

Druck:

Kessler Verlagsdruckerei Bobingen

WICHTIGE ADRESSEN:

1. Vorsitzender :

Hans-Joachim Griesbach
Friedenheimer Str. 64
80686 München
Tel.: 089/58929955
Fax: 089/54662596
e-mail: hajo.griesbach@bvdm.de

Beiträge/Adressänderungen :

über BVDM-Geschäftsstelle, oder
e-Mail: info@bvdm.de

Firmendienste:

Ralf Kühl
Sternstr. 11
85452 Moosinning
Tel.: 0 81 23/92006
E-Mail: 100550.365@CompuServe.Com

BVDM-Geschäftsstelle:

Carl-Zeiss-Str. 8
55129 MAINZ
Tel.: 06131/503280
Fax: 06131/503281
e-mail: info@bvdm.de
Öffnungszeiten:
Mo., Di., Mi. 8.00 - 16.30
Do. 8.00 - 17.30
Fr. 8.00 - 14.00
Mittagspause 12.00 - 12.30



Foto - Titelseite und Reisebericht „Isle of Skye“
Michael Schuhmacher



Aktion „Ankommen statt Umkommen 2001“ Mehr Sicherheit für motorisierte Zweiradfahrer“

Sektorarbeitsgruppe „Straßenraumgestaltung“

Bei der Besprechung in der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren wurde im Februar diesen Jahres das Unfallgeschehen auf den Bundesstraßen in Bayern für den 3-Jahres-Zeitraum 1994 – 1996 ausgewertet. Im Bereich Oberbayern weisen bei den Bundesstraßen 3 Unfallstellen mehr als 10 Motorradunfälle mit Personenschaden auf (in 3 Jahren!). Bei Staatsstraßen gab es keine Unfallstelle mit mehr als 10 Motorradunfällen in dieser Zeit.

Nach der Unfallanalyse ereignete sich ein auffällig großer Anteil der Unfälle in Kurven und/oder in Verbindung mit zu hoher Geschwindigkeit.

Die von der Arbeitsgruppe diskutierten und beabsichtigten Maßnahmen zielen auf Verbesserungen speziell bezüglich dieser besonders herausragenden Unfallmerkmale sowie auf die Minderung evtl. Unfallfolgen. Hierzu wurden auch von Christian Könitzer Gedankengänge und Vorschläge mit eingebracht. Exemplarisch geplant wurde dabei im wesentlichen eine z.T. erheblich erweiterte Straßenausstattung nachfolgender Unfallhäufungsstellen im Regierungsbezirk Oberbayern:

Unfallstellen B 307 „Sudelfeld“

Aufstellung von Portaltafeln als Torwirkung jeweils am Beginn der Steigungsstrecke der B 307 bei Bayrischzell und Tatzelwurm zur Beeinflussung des Geschwindigkeitsverhaltens.

Unfallstelle B 305 bei Schneizreuth

Zusätzliche Verdeutlichung der Linienführung des Straßenverlaufes in der Kurve durch Verdichtung der aufgelösten

Richtungstafeln Zeichen 625 StVO (500 x 500 mm) Zusätzlich dazwischen jeweils nichtamtliche gelbfluoreszierende Richtungstafeln (500 x 500 mm) nach österreichischer Bauart (gelb/rot) zur Erhöhung der Tagessichtbarkeit

Verbesserte Mittelmarkierung, Im Überholverbotsbereich mit Doppelstrich, dabei sind Materialien zu wählen, die eine hohe Griffigkeit aufweisen.

Unfallstelle B 11 „Kesselberg“

Ausrüstung jeweils des halben Streckenabschnittes in den Schutzplankenbereichen mit Untergehängtem Motorradschutz bzw. Schutzplankenpfosten ummantelungen mit dem Ziel, die Unfallfolgen zu mildern.

Die Wirksamkeit der genannten Maßnahmen soll durch gezielte Beobachtung der weiteren Unfallentwicklung durch die örtlichen Unfallkommissionen überprüft werden.

Sonstige Bundes- und Staatsstraßen

Sicht überprüfen und ggf. verbessern im Bereich von Einmündungen und Kreuzungen Schutz vor Baumunfällen und seitlichen Hindernissen

Erprobung neuer Materialien zum Verfügen von Rissen in Straßendecken durch pastöse Vergußmasse auf Basis hydraulischer Bindemittel. Das Zwischenergebnis vom Versuch in Bayreuth ist positiv, das Langzeitverhalten und Griffigkeitsmessungen stehen jedoch noch aus.

Im Juni und Juli war ich nun einmal unterwegs und wollte mir das Ergebnis anschauen.

An der B 307 „Sudelfeld“ wurden die Portaltafeln auf beiden Straßenseiten aufgestellt. Nicht alle Motorradfahrer/innen fahren deswegen wesentlich langsamer, Autofahrer werden damit aber auch aufmerksam

gemacht, daß auf dem folgendem Streckenabschnitt verstärkt mit Motorrädern zu rechnen ist und diese können sich darauf einstellen.

Im Juni wurde ich kurzfristig zu einer Pressekonferenz an der B 11 am „Kesselberg“ eingeladen. Hier wurde bereits ein großer Teil der Leitplankenprotektoren und des Unterrutschschutzes montiert sowie Erdwälle eingerichtet. Um die Verletzungsrisiken bei Stürzen zu minimieren und die Unfallfolgen zu mindern wurden auch zusätzliche Maßnahmen getroffen: In Kurvenbereichen mit extremen Unfallhäufungen wurden vorhandene Stahlenschutzplanken durch neuartige Schutzplanken mit kantenlosem Kastenprofil und untergehängtem Motorradschutz ersetzt.

In Schneizreuth waren an der B 305 Straßenarbeiten mit Ampelführung und von den geplanten Richtungsschildern noch nichts zu sehen. Bei einem Telefonat mit dem Straßenbauamt Traunstein wurde mir mitgeteilt, daß diese Richtungsschilder nach Rücksprache mit dem Bayerischen Innenministerium auf der B 20 zwischen Bad Reichenhall und Berchtesgaden beim Aufstieg zum Hallthurm angebracht wurden.

Mit dieser Aktion „Ankommen statt Umkommen 2001“ werden auch in ganz Bayern Infoveranstaltungen durchgeführt, ich selbst war auf 2 Veranstaltungen vor Ort.

Die erste Veranstaltung fuhr ich am 14. Juli in Miltenberg an und war etwas enttäuscht vom Veranstalter. Nicht nur, daß man kaum Biker zu Gesicht bekommen hat, es ging auch bei der Veranstaltung kaum um die Motorradfahrer. Infomaterial fand ich zum Thema Motorrad im Straßenverkehr nicht, dafür aber einen Infostand der Polizeigewerkschaft, gegen Drogen, das Jagdamt war vertreten und zeigte Bilder und ein Auto von einem Wildunfall, die Tauch-



gruppe der Bereitschaftspolizei Würzburg, das THW, der BGS und das DRK. Man konnte das schnellste Polizeiauto den BMW Z3 bewundern, nur über die Sicherheit der Motorradfahrer war nichts zu finden und gerade darum geht es ja schließlich bei dieser Aktion.

Eine Woche später dann war die nächste Veranstaltung in der Fußgängerzone in München. Hier wurde nun auch auf die Motorradfahrer eingegangen und Bilder sowie ein Unfallfahrzeug bereitgestellt. Für mich sehr positiv war, daß auch motorrad-fahrende Polizisten für einen Dialog bereit-standen und das kam auch sehr gut bei den

Besuchern an. Übrigens gibt es nun auch eine R 1100 RT als Zivilstreife in München, natürlich auch wieder mit Videoaufzeichnung und Extras. Der „ISAR 10“ stand zum bestaunen da und von Dresden ein Polizei-Trabant J. Großes Interesse zeigte auch die Polizeihundestaffel, die einige Übungen vorführten.

Eines sollte aber jedem Biker und jeder Bikerin klar sein:

Auch verbesserte Schutzplanken sind kein Ersatz für besonnene Fahrweise und gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Jedoch sollte kein Motorradfahrer/in, insbesondere Anfänger, einen Fahrfehler nicht mit dem Leben bezahlen müssen.

Im Großen und Ganzen können wir doch mit dem Erreichten sehr zufrieden sein.

Hans-Joachim Griesbach

Geld regiert die Welt !

Auch wenn wir die Welt nicht Regieren wollen, sondern weiterhin uns nur für die Belange der Motorradfahrer in Deutschland und darüber hinaus einsetzen wollen, benötigen auch wir hierfür die nötige Unterstützung.

Leider sind bis jetzt noch längst nicht alle Mitgliedsbeiträge auf einem der Konten des BVDM eingegangen. Der Vorstand bittet deshalb alle betroffenen Mitglieder erneut Ihren Mitgliedsbeitrag auf das Konto Nr. 0 256 566 309 bei der Postbank (BLZ 250 100 30) einzuzahlen, sofern dies bis Heute noch nicht geschehen ist. Ansonsten erhalten diejenigen Mitglieder mit Zahlungsverzug in einigen Wochen nach dieser Zahlungserinnerung die erste kostenpflichtige Mahnung.

BVDM-Geschäftsstelle: Carl-Zeiss-Str. 8, 55129 Mainz,

Tel.: 06131/ 50 32 80, Fax: 06131/ 50 32 81, E-mail: info@bvdn.de

Öffnungszeiten : Mo, Di, Mi 8.00-16.30 Uhr,

Do 8.00-17.30 Uhr, Fr. 8.00-14.00 Uhr, Mittagspause 12.00-12.30 Uhr

Sitz: 45468 Mülheim a.d. Ruhr, Vereinsregister Nr. 526

BVDM im Internet : <http://www.bvdn.de>



Erster Erfolg bei der Umweltuntersuchung

Plakette auf dem Auspuff vom Tisch

Der BVDM hat mit zahlreichen Schreiben, Gesprächen und der Teilnahme an Sitzungen der verschiedenen Arbeitskreise zum Thema Umweltuntersuchung voraussichtlich zumindest die schlimmsten Auswüchse der vorgesehenen zusätzlichen Prüfung, welche durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) unter Federführung von Gila Altmann, parlamentarische Staatssekretärin der Grünen, vorgesehen waren verhindert.

Stephan Hilsberg, Parlamentarischer Staatssekretär im Ministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (SPD) hat dem BVDM Ende Juli mitgeteilt, dass die Bundesregierung nach der Abstimmung der Ressorts (hier insbesondere mit dem BMU) einen Vorschlag unterbreiten werde, der hauptsächlich auf den Vorstellungen des Verkehrsministeriums aufbaut.

Dies dürfte aus unserer Sicht vor allem folgendes beinhalten:

Die Umweltuntersuchung wird nicht jährlich, sondern nur in Zusammenhang mit den normalen TÜV-Terminen (Hauptuntersuchung – HU) fällig. Für Motorräder soll vergleichbar der Pkw eine zusammenhängende Hauptuntersuchung

und Umweltuntersuchung verordnungsgemäß geschaffen werden.

Die Umweltuntersuchung wird nur für den Bereich der Kraftrad-Abgasuntersuchung (KAU) innerhalb der HU eine eigenständige Teiluntersuchung.

Es gibt keine gesonderte Kraftrad-Geräuschuntersuchung (KGU) als obligatorisch vorgeschriebenen Block neben der KAU. Dies bedeutet, dass die heutige Praxis wohl weitgehend beibehalten wird, also wie bisher auch im Rahmen der HU der ordnungsgemäße Zustand der Auspuff- und Luftfilteranlage überprüft wird aber nicht ohne konkreten Anlass und nur bei Auffälligkeiten z.B. eine Lautstärkemessung durchgeführt wird. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die Prüfer zu verstärkter Aufmerksamkeit hinsichtlich der Auspuffanlagen aufgefordert werden.

Keine Prüfplakette für die KGU – erst recht nicht auf dem Auspuff. Dieser plakative und in unseren Augen besonders unsinnige Punkt ist aber noch nicht vom Tisch, obwohl gerade hier die Hersteller von Nachrüstanlagen beste Chancen bei einer Klage in Brüssel wegen Verstosses gegen die Wettbewerbsfreiheit durch Aufbau eines Handelshemmnisses haben dürften.

Keine Unterschiede bei den Prüffristen zwischen Motorrädern mit und ohne G-Kat. Diese wird allerdings nach einer gewissen Zeit und vorliegenden Ergebnissen der KAU auf den Prüfstand gestellt werden. Hier herrscht die Auffassung vor, dass bei Motorrädern ohne G-Kat, welche meistens auch keine Einspritzung aufweisen, die Einstellwerte nicht über einen gleichlangen Zeitraum vergleichbar zu G-Kat-Fahrzeugen stabil sind. Hier bleiben wir angesichts der geringen Jahresfahrleistungen nach wie vor gefordert kürzere Prüffristen zu verhindern. Damit hat sich bei allem anstehenden Reformbedarf der umweltverträglicheren Gestaltung auch des Betriebs von Motorrädern die Vernunft wohl zumindest teilweise bis hier durchgesetzt. Die Ein-

wände der fachlich zum Verordnungsentwurf zu hörenden Beteiligten sind allerdings noch nicht abzusehen.

Das große Feld der zukünftigen Gestaltung der Kfz-Steuer bleibt natürlich noch zusätzlich zu dieser aus Umweltgründen angeschobenen Umweltuntersuchung offen. Die jetzt zu erwartende Verordnungsvorlage möchten wir von Seiten des BVDM allerdings noch für die Aufnahme einer langjährigen Forderung nutzen.

Die Verlängerung des ersten Termins

der Hauptuntersuchung auf 3 Jahre

auch für Motorräder.

Dies wird durch die gerade aktuell veröffentlichten Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamt bestätigt, wonach Motorräder beim Termin der Hauptuntersuchung die mit Abstand geringsten Beanstandungen und somit einen weit überdurchschnittlichen Pflegezustand aufweisen. So haben Motorräder mit 30,3 % die niedrigste Quote an geringen sowie erheblichen Mängeln bzw. sind verkehrsunsicher. Bei Zugmaschinen liegt dieser Anteil bei 47 %, während mit 49 von Hundert fast jeder 2. Pkw nicht ohne Beanstandungen durch die HU kommt. Jenseits von Gut und Böse sind Lkw, Busse und sonstige Fahrzeuge mit 57,2 %.

Zu diesem und anderen Themen (z.B. Gebührenhöhe für den neuen Teil der KAU) ist Mitte September ein Gespräch mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Stephan Hilsberg in Berlin vereinbart.

Wir hoffen, dass die Liebe der Fahrerinnen und Fahrer zum Motorrad und der daraus resultierende gute Pflege- und Wartungszustand auch vom Gesetzgeber im Zuge der sowieso anstehenden Neuregelung der Hauptuntersuchung und der damit zusammenhängenden Fristen anerkannt werden.

H.H.



BVDM lehnt Steuerstrafe für Motorräder ab

Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) lehnt die von der Bundesregierung vorgesehenen neuen Kraftfahrzeugsteuersätze für Motorräder vor allem wegen der kurzen Umsetzungsfrist ab. Diese Umsetzung ab dem Jahr 2002 mit einer mehr als Verdreifachung des Steuersatzes bedeutet eine Bestrafung der rund 3 Millionen Besitzer von motorisierten Zweirädern, welche die erst seit dem Sommer 1999 geltenden Abgasnormen nicht erfüllen.

Bei den Pkw hätte sich keine Bundesregierung gewagt fast alle Autofahrer mit einer Verdreifachung des Steuersatzes in einer Frist von weniger als einem Jahr gegen sich aufzubringen. Hier wird mit zweierlei Maß gemessen und von den Fahrerinnen und Fahrern von über 90 Prozent des Motorradbestands ein Sonderopfer verlangt, welchem sie wegen der kurzen Übergangsfristen überhaupt nicht entgehen können. Grundsätzlich ist der BVDM mit einer Aufteilung der Steuersätze nach dem Schadstoffausstoß der Motorräder einverstanden. In der jetzt vorgesehenen gesonderten

Steuerklasse für sogenannte EURO I-Fahrzeuge sieht der BVDM seine seit 4 Jahren erhobenen Forderungen bestätigt, welche jedoch seitdem von Seiten des Umweltministeriums und insbesondere des Umweltbundesamts abgelehnt wurden.

Wenn diese EURO I-Norm schon frühzeitig für eine Nachrüstung und steuerliche Besonderstellung anerkannt worden wäre, hätten Motorradfahrer schon lange etwas zu vertretbaren Kosten für die Umwelt leisten können. Die Industrie wäre zudem in der Lage gewesen die technischen Voraussetzungen für Nachrüstungen der oftmals nur in kleinen Stückzahlen auf dem Markt befindlichen Motorräder zu schaffen und zu akzeptablen Preisen den Kunden anzubieten. So ist nur wiederholt die seit 1985 andauernde Untätigkeit der politischen Entscheidungsträger hinsichtlich der Einführung des schadstoffarmen Motorrads zu bedauern.

Innerhalb der jetzt vorgesehenen wenigen Monate bis zum Inkrafttreten neuer Steuersätze schon im Jahr 2002 sei für die meisten Motorräder noch nicht einmal ein Angebot zur Nachrüstung zu erwarten. Schließlich müsste für jeden Motorradtyp, welche oft in Zahlen von unter 1000 Stück auf den Straßen unterwegs seien, eine separate Prüfung und Zulassung der Abgasreduzierung durch TÜV/DEKRA erfolgen. Dies sei gerade von den im weltweiten Vergleich kleineren europäischen Herstellern nicht zu leisten.

Der BVDM befürchtet, dass deshalb die meisten der Motorradfahrerinnen und -Fahrer trotz des guten Willens zur Nachrüstung den höchsten Steuersatz werden zahlen müssen und fordert deshalb eine Übergangsfrist nach Erlass der Grenzen des Schadstoffausstoßes bis zur Einführung neuer Steuersätze von mindestens 2 Jahren.

Gleichzeitig werden die Hersteller aufgefordert, dass Motorräder nachträglich umgeschlüsselt werden. Erst im letzten Jahr wurden überhaupt Schlüsselnummern für die Kfz-Papiere von Motorrädern eingeführt, welche eine Unterscheidung nach der Erfüllung der jeweiligen Schadstoffklasse möglich machen.

Erst seit diesem Zeitpunkt ist z.B. auch eine BMW mit G-Kat als schadstoffarmes Fahrzeug erkennbar. Gleiches gilt für eine CBR 600, die erst seit diesem Zeitpunkt erkennbar die EURO I Norm erfüllt.

Es erfüllen aber auch schon die ganzen BMW seit 1994 mit G-Kat und zahlreich andere Maschinen ohne jede technische Änderungen die Schadstoffgrenzen der seit Mitte 1999 geltenden EURO I und einige möglicherweise auch die erst in Zukunft geltende 2. und 3. Stufe. Hier muss allerdings der Hersteller das Prüfverfahren erneut nach den EURO I-Regeln durchführen und von TÜV/DEKRA bescheinigen lassen.

Mit dieser Bescheinigung ist dann für die Motorradfahrer eine Änderung der Kfz-Papiere bei der Zulassungsstelle möglich. Damit könne dann auch die zukünftig geltenden günstigeren Steuersätze wahrgenommen werden.

Hier sind die Hersteller und die Behörden in der Pflicht, dass Motorräder vergleichbare Bedingungen zu den Pkw erhalten, bei denen diese Umschlüsselung in großen Maßstab bei Einführung der jeweils neuesten Schadstoffnormen und dem Prüfverfahren für die Fahrerinnen und Fahrer kostenneutral durchgeführt wurde.

Hier hat der BVDM alle Hersteller mit der Bitte um Stellungnahme zur Pflege ihres Kundenstamms angeschrieben. Vom Ergebnis werden wir hier berichten.

H.H.



Umschlüsselung

- was ist das eigentlich?

Im Zusammenhang mit der angekündigten Neugestaltung der Kfz-Steuer werden ein paar Zahlen im Kfz-Brief auf einmal bares Geld wert.

Bis zum Frühjahr 2000 gab es für Motorradfahrerinnen und Fahrer in deren Fahrzeugpapieren bei dem 1. Kästchen oben in den Fahrzeugpapieren (Schlüsselnummer zu 1 – sechsstellig) eigentlich keine großen Unterschiede.

Zwar waren hier z.B. Unterschiede hinsichtlich Leistungsbeschränkung oder das Leistungsgewicht für 34PS-Maschinen für die Statistiker ersichtlich – praktische Auswirkungen hatte dies aber meistens keine. Seit dem Sommer letzten Jahres gibt es nun für neu zugelassenen Fahrzeuge eine Unterscheidung dahingehend, ob dieses Fahrzeug die immerhin schon seit Sommer 1997 beschlossene und seit Mitte 1999 in Kraft getretene EURO-I-Norm hinsichtlich des Schadstoffausstoßes erfüllt.

Diese Unterscheidung ist notwendig, da ja auch noch nach der alten Norm typgeprüfte Fahrzeuge bis zum 16. Juni 2003 neu in den Verkehr gebracht werden dürfen.

Diese Schlüsselnummer wird künftig als Unterscheidungsmerkmal dafür dienen, welchem Kfz-Steuersatz das Motorrad unterliegt. Die Systematik kann zudem später leicht für neue Schadstoffklassen erweitert werden. Dies kann leicht ein paar Hunderter im Jahr ausmachen.

Problematisch wird es nun für diejenigen, welche ein Motorrad haben, das eigentlich die EURO-I-Vorschriften erfüllt, welches aber vor dem Inkrafttreten der EURO-I nach alter Norm geprüft wurde und somit auch die alte Schlüsselnummer hat.

So werden also z.B. BMWs mit G-Kat, die nicht der neuesten Generation angehören, als nicht schadstoffarm eingestuft und haben die Schlüsselnummer 0902 00 (die letzten beiden Zahlen können auch abweichen).

Der Begleittext zur Verordnung verneint ausdrücklich eine generelle Umschlüsselung des Fahrzeugbestands. Dies kann nur auf Antrag des Fahrzeughalters geschehen. Dazu muss allerdings die Bestätigung des Herstellers vorliegen, dass das Fahrzeug die EURO-I-Norm einhält. Die Messergebnisse dürften in den meisten Fällen vorliegen, da im Regelfall nicht nur die Erfüllung der Norm, sondern die absoluten Werte bei der Typprüfung protokolliert wurden.

Hier zeigt sich auch wie wichtig die Auseinandersetzung um den Fahrzyklus bei der Festlegung der künftigen EURO-II und EURO-III-Normen ist.

Nur wenn der Fahrzyklus mit der früheren Prüfung identisch ist, kann auf das alte Zahlenmaterial zurückgegriffen werden. So ist mit der absehbaren Beibehaltung des Zyklus für die EURO-II-Norm in 2003 immer noch die Möglichkeit gegeben, dass auch heute schon im Verkehr befindliche Fahrzeuge noch die Erfüllung dieser Norm bescheinigt bekommen. Spätestens bei der EURO-III ist dann aber Schluss und die Hersteller sollten frühzeitig ihre Prüfungen dann auch auf den zu diesem Zeitpunkt anzuwendenden Fahrzyklus abstellen.

Der BVDM fordert nun eine Unterstützungsaktion der Hersteller für die papiermäßige Umschlüsselung der Motorräder, welche die EURO-I-Norm trotz alter Typprüfung erfüllen.

Dies wurde auch bei den Pkw so gemacht, die nachträglich ohne Aufforderung durch die Hersteller eine Bestätigung erhielten, dass sie in eine bestimmte Klasse der mittlerweile für sie geltenden Schadstoffnormen fielen und so einiges Geld sparen konnten. Außerdem wurde dies auch von den Herstellern als Bestätigung dafür benutzt, dass sie schon lange vor den entsprechenden Normen im Sinne der Umwelt gehandelt und schadstoffarme Fahrzeuge produziert hätten.

Leider ist uns eine solche Aktion für Motorräder bisher nicht bekannt geworden (falls Ihr etwas wisst meldet Euch) und die Zeit bis zur finanziellen Auswirkung durch die neuen Kfz-Steuersätze dürfte sich nicht bis ins Ewige ausdehnen.

Auf jeden Fall sollte jeder von uns beim Kauf eines neuen oder fast neuen Motorrads auf die Schlüsselnummer achten. Für Motorräder mit 4-Takt Motor über 175cm³ und ohne Leistungsbeschränkung, welche die EURO-I-Grenzwerte von CO = 13g/km, HC = 3 g/km und NOx = 0,3 g/km sowie den Geräuschgrenzwert von 80 dB(A) einhalten, sollte die Schlüsselnummer zu 1 im Kfz-Brief 2502 06 lauten, dann kann auf absehbare Zeit erst einmal wohl wenig schief gehen.

H.H.



„Bahn-Card“ für Motorradfahrer: Biken per Bahn

Essen (Ifz) Einen Boom erleben die Autoreisezüge der Bahn AG: Motorradfahrer buchen für die Fahrt zu besonders beliebten Reisezielen zum Teil mehr als die Hälfte der zur Verfügung stehenden Plätze. Das Institut für Zweiradsicherheit (Ifz) stellt die neue Dimension des Motorradurlaubs mit „roll on - roll off“ vor.

Wer rundum entspannt samt Motorrad am Ziel seiner Urlaubsträume ankommen möchte, nutzt das Angebot der DB AutoZug. Von vielen Bahnhöfen Deutschlands fahren Autoreisezüge, auf denen auch Motorräder transportiert werden.

Vor allem bei Fahrten in typische Motorrad-Reisegebiete wie die Alpen finden sich auf den Waggons der AutoZug oftmals mehr Motorräder als Pkw. Neben den Reifen, die unter langen Autobahnetappen leiden, schont die neue Art des Motorradurlaubs auch die Nerven. Wer in der Nacht per Bahn anreist, kann schon am nächsten Morgen entspannt seine ersten Kurven „abwedeln“.

Eine Vorplanung ist allerdings erforderlich, denn die Autoreisezüge sind in der Regel, vor allem in der Urlaubszeit, schnell ausgebucht.

Wer beim Verzurren der Maschine auf Nummer sicher gehen will, packt selbst mit an. Spanngurte stellt die Bahn zur Verfügung. Um die Maschine wirklich kippstabil zu machen, werden rechts und

links an der Gabelbrücke oder am Lenker kräftige Gurte eingehakt und möglichst weit abgespannt. Die Gabel muss dabei einfedern. Auch das Heck wird rechts und links mit viel Zug am Gurt gesichert.

Wer sein Gepäck an der Maschine lässt, spart sich das lästige Ab- und Aufpacken. Dazu müssen Koffer, Topcase, Tankrucksack und Gepäckrollen stramm an der Maschine sitzen und eventuell mit zusätzlichen Gurten gesichert werden. Ist das Gepäck „kippelig“, bekommt man vom Lademeister die „Rote Karte“ verpasst und muss sein Gepäck zum Liegewagen schleppen.

Um das Motorrad sorgfältig und in Ruhe zu sichern, empfiehlt sich eine frühe Anreise zum Bahnhof. Dabei muss man anschließend unter Umständen eine Wartezeit auf den Schlafwagen in Kauf nehmen, die man beispielsweise für einen kleinen Bummel nutzen kann.

Nach erholsamem Schlaf im Liegewagen erwartet den Zugreisenden am nächsten Morgen ein kleines Frühstück, das für die erste Tour eine angenehme Grundlage schafft.

Auskunft erteilt die DB AutoZug GmbH unter Telefon 0180/5241224 (124 Pf/min), weitere Infos unter www.dbautozug.de.

Nützliche Reise-Infos gibt die Ifz-Broschüre „Motorrad-Tipps“, die gegen Einsendung eines adressierten und mit 1,50 Mark frankierten Rückumschlags beim Institut für Zweiradsicherheit e.V., Postfach 120 404, 45314 Essen, angefordert werden kann.

DB Autozug GmbH

Einige Mitglieder, die jährlich mit dem Auto und Mopedhänger in den Urlaub fahren, haben mich angesprochen, ob denn nicht auch für den Autozug etwas Rabatt möglich sei. Diesen Gedanken habe ich aufgegriffen und die DB Autozug GmbH angeschrieben. Vorteile liegen wohl hierbei auch auf beiden Seiten, nicht nur bei uns mit einem günstigeren Fahrpreis. Auch die DB Autozug GmbH könnte so noch einige Neukunden gewinnen und der Umwelt wäre auch etwas gutes getan. Anfang Mai nahm ich den ersten Kontakt auf, welcher jedoch noch zu keinem Ergebnis führte.

HaJo



„Selbstverpflichtung“ der Europäischen Automobilindustrie kontra Zweiradsicherheit: Tagesfahrlicht für Pkw - weniger Sicherheit für Motorradfahrer

Essen (ifz) Die Europäische Automobilindustrie will ab dem nächsten Jahr freiwillig alle Fahrzeuge mit dauerhafter Tageslichtschaltung produzieren. Mit dieser Entscheidung sind nach Einschätzung des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz) einer allgemeinen Tageslichtpflicht für alle Fahrzeuggruppen Tür und Tor geöffnet. Die seit Oktober 1988 in Deutschland geltende Tageslichtpflicht nur für Motorradfahrer würde ausgehebelt.

Ein Sicherheitsverlust, den die Experten des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz) nicht hinnehmen wollen: „Die Tageslichtpflicht für Motorradfahrer hat nach Einschätzung von Experten zu einer Verringerung der Kollisionssituationen dieser Verkehrsteilnehmer von 30 bis 40 Prozent geführt. Fahren Pkw künftig auch tagsüber mit Abblendlicht, werden die Motorradfahrer wieder schlechter wahrgenommen“, kritisiert ifz-Forschungsleiter Elmar Forke den Vorstoß.

Grundlage der Kritik an dem Vorhaben der Automobilindustrie ist eine Pilotstudie der ifz-Forscher aus dem Jahre 1994. Das Ergebnis aus der Untersuchung von 258 Testpersonen; die Erkennbarkeit von Motorradfahrern lässt drastisch nach, wenn auch Pkw mit „Tagesfahrlicht“ unterwegs sind. Für den weitaus größten Teil der Probanden war die Lichtquelle am Fahrzeug der absolute Maßstab für die Erkennbarkeit des Motorrades. Damit konnten die Sicherheitsexperten ältere Untersuchungsergebnisse bestätigen, die generell

eine schlechtere Erkennbarkeit von Einspurfahrzeugen gegenüber zweispurigen Verkehrsteilnehmern nachgewiesen hatten. Tagesfahrlicht beim Pkw vergrößert den Vorteil der Sichtbarkeit von Automobilen weiter.

Auch das Beispiel der skandinavischen Länder, wo das Fahren mit Tageslicht vorgeschrieben ist, lässt sich nicht auf gesamt-europäische Verhältnisse übertragen. Witterungsbedingungen, Lichtverhältnisse und Verkehrsdichte unterscheiden sich deutlich von der Situation in Mittel- und Südeuropa.

Mit einer generellen Pflicht zur „Tageslichtfahrt für alle“ sinkt der Sicherheitsvorsprung für Zweiräder, die wie Fußgänger und Radfahrer zur Gruppe der zu schützenden Verkehrsteilnehmer gehören, ab. Nach ifz-Einschätzung eine totale Situation, denn in Deutschland bilden Zweiradlenker die Verkehrsteilnehmer, die seit 1990 trotz eines mehr als verdoppelten Bestandes auf über 3,3 Millionen Fahrzeuge kontinuierlich sinkende Unfallzahlen aufweisen. „Wir warnen ausdrücklich vor einer unreflektierten Einführung des Tagesfahrlichts für Pkw. Nur eine fundierte Forschung über die Wirkung von PKW-Tageslicht gewährleistet eine europaweite Verkehrssicherheit für alle Verkehrspartner“, fordert Elmar Forke von allen nationalen und europäischen Entscheidungsträgern.

Der Weg ist das Ziel

Zielgenau Motorradfahren
- Navigationssysteme für Biker

Essen (ifz) Nicht nur Wüstenfüchse nehmen ein GPS-Gerät (Global Positioning System) auf ihren Erkundungen im Niemandsland mit, denn mehr und mehr wünschen sich „normale“ Motorradfahrer diese Unterstützung auf ihren längeren Fahrten oder im Urlaub. Mobile und leichte GPS-Geräte können an der Gabelbrücke angebaut werden und geben stets Auskunft über die aktuelle geographische Position der Motorradtour. Auch in Städten lassen sich Ziele leichter erreichen.

Wer kennt es nicht: Einmal nicht rechtzeitig in die Karte geschaut und schon ist der falsche Weg eingeschlagen. Eine Straße in

einer fremden Stadt suchen - schwierig gerade mit dem Motorrad. Um stets und zu jeder Zeit einen Überblick zu haben, wo man sich zur Zeit befindet, oder in unbekannten Urlaubsgegenden doch noch sein abendliches Ziel zu erreichen, können MotorradfahrerInnen und -fahrer wie bei der Auto-Zunft auch Navigationssysteme nutzen. Diese Geräte, die Enduristen bei abenteuerlichen Wüsteneinsätzen mit dem Zweirad schon seit einiger Zeit einsetzen, finden immer mehr Verbreitung.

Mit der GPS-Technik ist aber nicht nur der satellitenberechnete Standort mit 15 bis 50 Meter Abweichung zu berechnen. Das integrierte Kartenmaterial gibt Auskunft über Straßenbezeichnung oder nahe gelegene Städte. Hierbei können die Auflösungen bis zu 1:50.000 (Wanderkarten) heruntergeladen werden. Die monochromen oder

farbigen Displays der Navigationsgeräte ersetzen normale Straßenkarten und geben bei einer Auflösung von 1:150.000 einen guten Einblick über Straßen, Seen, Flüsse, Bahnlinien oder Städte.

In den „beweglichen Landkarten“ können über sogenannte „Wegepunkte“ am Computer Routen der Urlaubstouren vorab eingegeben werden. GPS-Geräte bergen vielfältige zusätzliche Möglichkeiten, wie die Nachbereitung einer spontan gewählten Motorradtour mit nachträglich genauen Angaben über die Strecke, so dass der Weg zum Ziel jederzeit wiedergefunden werden kann.

Weitere Infos: Beispiele
www.garmin.de
www.touratech.de
www.daerr.de

1. MZ-Treffen auf dem Werksgelände

EMMENRAUSCH

Anfang August dieses Jahres fahre ich nach Feierabend ganz unbedarft zu meinem netten Gerickeladen in Regensburg um mir mal wieder einen neuen Nierengurt zu gönnen. Bei der Gelegenheit nehme ich mir die Motorrad-szene Bayern (kostenloser Lesestoff) mit und finde auf der Umschlagsrückseite eine Einladung zum 1. MZTreffen in Sachsen.



Die Überschrift lautet:
Emmenrausch, und darunter steht:
MZ feiert und das Erzgebirge beb!
 Das klang doch gleich mal recht einladend!
 Das ganze sollte am 18. und 19. August über
 die Bühne gehen.

Nachdem ich bereits gute 3 Jahre und
 40.000km mit einer MZ Baghira Enduro

unterwegs bin wollte ich
 doch gerne mal die
 Herkunft meines
 Motorrades anschauen und
 habe mich prompt per Fax
 angemeldet. Für 60 DM
 gab es ein Dach über den
 Kopf (MZ gesponsertes
 Zelt), Zeltplatzgebühr auf
 dem Werksgelände und
 Eintritt bereits enthalten.

Auch habe Ich gleich
 beim Klaus Kunath,
 unserem Regionalbüro-
 menschen in Sachsen,
 angerufen und einen
 BVDM-Infostand für dieses
 Treffen mit organisiert.

Los ging es am Freitag zur
 absoluten Sachsensause
 in das Erzgebirge (da woll-
 te ich eh schon lange mal

hin). Auf der Anreise gab es noch Bäder für
 die Tourenzielfahrt (Bad Elster und Bad
 Reiboldsgrün).

In Tschechien noch günstig auftanken und
 bald traf ich Gleichgesinnte (MZ-
 Treffenfahrer mit Mastiff und Emme). Trotz
 vieler Umleitungen fanden wir dank Rund-
 herumbeschilderung das Werk in Hohndorf
 bei Zschopau.

Um 19 Uhr startete die große MZ-Einheiz-
 Fete zum Warm werden und mit prallem
 Leben vor der Bühne. Lustig war es (ich traf
 auch noch meinen Händler) und lang die
 Nacht.

Am Samstag früh kam Klaus und baute im
 Bereich des Teilemarkts einen kleinen
 BVDM-Infostand auf. Ich half ihm den
 ganzen Tag über vor allem damit, Werbung
 für das Elefantentreffen im Bayerischen
 Wald zu machen. Die Zeit verging wie im
 Flug den wir schauten uns auch zwischen-
 durch abwechselnd die anderen At-
 traktionen am Werksgelände an.
 Langeweile war verboten, die Gaudirallye
 in das Erzgebirge konnten wir jedoch leider
 nicht mitfahren (wegen dem Stand!). Klaus
 fuhr abends leider wieder heim; er verpaßte
 Livebands, Feuerwerk und Erotikshow!!!

Am Sonntag hatte er Verstärkung (seine
 Frau Karin) dabei. Nach Frühstück mit
 Countryband konnte ich so bereits mittags
 zur Heimfahrt aufbrechen.

Ich denke wir haben gemeinsam den
 BVDM gut präsentiert (dabeisein ist alles)
 und hoffen auf viele Sachsen und/oder MZ-
 Fahrer als neue Mitglieder in unserem Ver-
 band.

Grüße an alle BVDM-ler schickt euch
 Peter Scheid aus Kürn bei Regensburg



Anmerkung der Redaktion:

Liebe Leser der Ballhupe!

Es kann ja einfach nicht 's normal sein bei mir, es kommt doch immer ein 's auf 's andere - oder ist das bei Euch nicht so?

Zum Radaktionsschluß bekam ich viele schöne mail 's, darunter auch wieder so ein Viren verseuchtes „Ding“! An und für sich kratzt dass meinen Apple wenig - aber diesmal wäre mir - das müde Lächeln über einen Virus - schier aus dem Gesicht gefallen. Wer oder bitte was hat das verbochen? Oh mann, immer auf mich! Mist! Und das auch noch während unserem Umzug! Verbochen hatte es die Pressestelle von Knuth Briel, dem ich natürlich gerne Verzeihe, - kann ja jedem passieren. Das meiste habe ich auch wieder bekommen! Tja Knuth, ein Glas Sekt auf der nächsten Messe schadet meinen Nerven trotzdem nicht! Falls also jemand seinen Artikel oder Leserbrief vermisst, schickt ihn mir einfach noch einmal zu, bis zur Weihnachtsausgabe sind es noch schlappe drei Monate.....

Zum Thema UNZUG:

Die Redaktion ist ungezogen, drei Ortschaften weiter in den nächsten Landkreis, aber die Telefonnummer bleibt!

Red. Ballhupe - Babs Berschneider

Riedlinger Weg 2, 86 949 Schöffelding, Tel.: 08193 | 999 660

Ansonsten möchte ich Euch bitten mir weiterhin tat- und schreibkräftig in die Tasten zu greifen.

Vielen Dank für Euer Verständnis, Babs Berschneider

REFERENT FÜR VEREINSRECHT GESUCHT !

Aus gesundheitlichen Gründen ist uns die Referentin für Vereinsrecht Dorothee Eckert ausgefallen. An dieser Stelle möchte ich mich bei Dorothee im Namen des Verbandes für die geleistete Arbeit herzlichst bedanken und wünsche Ihr baldige Genesung. Wir wissen, dass Dorothee für uns sehr viel Zeit für die unschätzbare Hilfe aufgebracht hat und würden uns sehr freuen, wenn sie in absehbarer Zeit wieder für eine Hilfe und Unterstützung zur Verfügung steht.

Wer ist auf diesem Gebiet bewandert, kennt sich mit dem Vereinsrecht gut aus und kann dem Vorstand hier beratend unterstützen?

Hans-Joachim Griesbach

Für alle die ihn gern hatten.

Es kann über Nacht leicht anders werden, als es am frühen Morgen war.

Für uns alle unfassbar wurde durch einen tragischen, nicht verschuldeten Motorradunfall auf dem Weg in den Urlaub mit seinen Freunden, das liebste was wir haben, viele Jahre zu früh, aus dem Leben gerissen.

Volker Beermann

* 14.02.1944

† 13.08.2001

In Dankbarkeit, dass wir mit ihm viele gemeinsame Jahre hatten:

Birgitt, Andrea und Thomas

Maria Ranft

Elisabeth rost

Ingrid und Dieter mit Familien

Ursel und Hermann mit Familien

Mechthild und Jürgen mit Kinder

Patenkind André

Dieter und Giesela mit Sohn

Erika mit Familie

Sowie alle Verwandten



Wir vermissen dich schon jetzt. 34537 Bad Wildungen-Mandern



Zuordnung der einzelnen Vorstands- Referentenposten zueinander

1. Vorsitzender

Geschäftsstelle (Frank Klemens)

H.-J. Griesbach

Verkehrspolitik (doppelt) (Harald Hormel)
Elefantentreffen (Horst Orlowski)
Redaktion BALLHUPE (doppelt) (Babs Berschneider)
Innerverbandliche Betreuung

2. Vorsitzender Claudia Steinke

Versicherungsservice (Stephan Bobe)
KFZ-Technik (Klaus Arpert)
DVR Zweiradsicherheit (Klaus Schumacher)
DVR KFZ-Technik (Ralph Kalich, Klaus Arpert)
Straßensperrung (Hans Kaiser)
Gespannfahrerlehrgänge (Horst Werner Sassenhagen)

2. Vorsitzender Michael Lenzen

Motorrad und Umwelt (doppelt) (Bernd Luchtenberg)
Verkehrspolitik (doppelt) (Harald Hormel)
Justiziar (Carsten R. Hoenig)
Sicherheitstrainings (Ralf Berlin)
Redaktion BALLHUPE (doppelt) (Babs Berschneider)
Vereinsrecht (Dorothee Eckert)

Beisitzer Ingrid Crha

Firmendienste / BVDM Lederleasing (Ralf Kühl)
Tag des Motorradfahrers
Jugendarbeit (Christian Könitzer)

Beisitzer Jörg Bittner

Motorrad und Umwelt (doppelt) (Bernd Luchtenberg)
Veteranen (Werner Gottstein)
Behindertenhilfe (Volker Riehs)
Europäische Koordination

Schatzmeister Bernhard Reckmann

Webmaster/Internet (Franz Waldmann)

Sportwart Matthias Nötel

Deutschlandfahrt (Martin Schuhmann)
BVDM Tourentrophy (Edgar Müller)

Diese Übersicht gibt die derzeitigen, gewachsenen Strukturen wieder.



Neue Konten

Lieber Vorstand und BVDM Mitglieder,
der BVDM hat ein paar neue Konten. Die Konten bei der Sparkasse Werl werden in Kürze aufgelöst.

Bei der VR-Bank Rhein-Sieg, BLZ 370 695 20 bestehen ab sofort folgende Konten:

111 4369 019 das Hauptkonto des gemeinnützigen Bereichs.

Dieses Konto soll in allen Geschäftsbriefen in der Fußzeile angegeben werden, sofern nicht ein anderes Konto speziell vorgesehen ist (z.B. Ballhupe, Sicherheitstraining, Mitgliedsbeiträge etc.).

Weiterhin aktuell bleibt das Konto für Mitgliedsbeiträge:

266 566 309 Postbank Hannover BLZ 250 100 30

111 1369 418 ist unser neues Spendenkonto

111 4369 027 ist das Konto für Steuern. Hierhin sollen die Gewerbe- und Zweckbetriebe die fälligen Steuern überweisen.

Und von hier wird das Finanzamt abbuchen.

111 4369 035 ist das neue Konto für den Service und das Lederleasing

111 4369 043 ist das neue Konto für das Elefantentreffen.

Das Konto bei der RaiBa in Thurmansbang bleibt auch weiterhin bestehen.

Auch die weiteren Konten

Intermot Deutsche Bank 24 Berg, Gladbach

Sicherheitstraining Postbank Köln

Deutschlandfahrt Nationalbank Duisburg

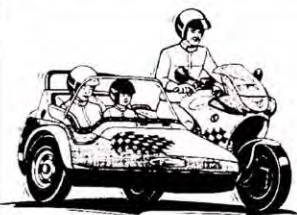
bleiben unverändert.

Nur für die Ballhupe wird Babs zum Jahreswechsel noch ein neues Konto benennen.

Ich bitte alle Vorstände, diese Info an die ihnen zugeordneten Referenten weiterzuleiten und dafür Sorge zu tragen, dass auch in den Fußzeilen der Geschäftsbriefe die richtige Konto-Nr. genannt wird.

Mit Bikergruß

Bernhard Reckmann



Mitglied im BVHK
Mitglied im BVDM

EML-Fahrzeuge kauft man dort, wo der Service stimmt!

Mehr als 35 Jahre Erfahrung mit Gespannen und über 25 Jahre EML-Importeur sind überzeugende Argumente.

Informieren Sie sich bei uns kostenlos, jetzt auch im Internet!

<http://Hartmann.Motorrad.Net>



immer die beste Wahl!

Altengasse 4-6, 55218 Ingelheim, Tel. (06132) 2373, Fax 1874



Hallo
Fakt ist: ich bin 60 Jahre alt und fahre seit 4 Jahren Motorrad, die 125er Shadow von HONDA. Ca. 25000km habe ich schon Unfallfrei unter die Räder genommen, einen eigenen Stammtisch mit bis zu 40 Fahrern habe ich aufgezogen und Sonntags fahre ich „freiwillige“ durchs Gelände. Diese Fakten muss man wissen, wenn man die nachfolgende „Story“ verstehen will.

Es fing damit an, dass ich im Urlaub in unser EU- Nachbarland Dänemark wollte, um dort nach Herzenslust zu cruisen. Doch im Nachbarland sind, wie mir vom ADAC bestätigt wurde, 125er verboten. OK, denke ich, mach ich eben den 1er.

Ich gehe also hier in Helpup ein halbes Jahr (sechs Monate) zur Fahrschule. Nach sechs Monaten an Er-fahrung reicher und 2500.- Mark ärmer, bitte ich den Fahrschullehrer mich doch

endlich auch zur Theo-retischen Prüfung mit-zunehmen. Man will ja auch mal fertig werden. „Na ja“, sagt er, „ich kann sie ja mal mitnehmen“.

Am Prüfungstag beim TÜV in Bielefeld lege ich meinen Personalausweis vor, es wird ja so verlangt, da sagt der Prüfer: „Na, ist so eine Prüfung in ihrem Alter nicht zu schwierig?“ Er sagte das in einem Ton, der jedem Karnikel die Ohren hoch gehen lässt. Selbverständlich fiel ich mit 2 Punkten drüber durch.

Mein Fahrlehrer hatte kein Wort des Trostes für mich und ließ mich wie einen be-gossenen Pudel stehen.

Seiner Meinung nach müsste ich noch ein halbes Jahr weiter lernen und die Praktische Prüfung steht ja sowieso noch in den Sternen. Ich führe ja sowieso wie eine watschelnde Ente, u.s.w. Auf

meine bescheidene und in-zwischen auch schüchterne Frage nach einem nied-rigeren Moped, auf dem ich vielleicht auch sitzen konn-te, wurde mir gesagt, dass kein Kollege ein Moped für 60 jährige zur Verfügung stellt.

Inzwischen sauer geworden und stark an meinen Fähig-keiten, habe ich ihm „die Brocken vor die Füße geworfen“.

Nun fahre ich wieder mit Be-geisterung meine 125er, aber mit großer Wehmut. Ich komme nicht nach Dänemark und habe auch keine Aus-sicht auf den 1er. Mit meinen Moped fahre ich aber trotzdem an die Ostsee.

Ob ich vielleicht doch wieder mein Strickzeug herrichten und mich auf 's Sofa zurück-ziehen sollte?, - wie es sich für alte Leute gehört?

Erika Sieveke
(OMA Motorrad)

Liebe Erika,
ich bitte Dich von ganzem Herzen:
Lass Dich nicht von ein paar oberflächlichen, kleinkarierten und intoleranten Menschen von einem Dir so wichtigen Vorhaben abbringen!!! Einem Spruch, wie: Ist dass in Ihrem Alter nicht zu schwierig? – Ist genauso daneben wie wenn ich jetzt nicht noch das Skifahren lernen könnte! Der Mensch kann alles Lernen was er will, und wenn er es will! Auch Toleranz seinen Mitmenschen gegenüber!!! Die zwei Punkte waren meines Erachtens nur Prüfungsstress, was JEDEM PASSIEREN KANN! Ich bin in der Praktischem beim 3er durchgefallen, weißte warum? Weil ich bei ROT über die Ampel gefahren bin... Das ist Peinlich.....hatte aber auch seine Gründe! Deinen Fahrlehrer hätte ich schon längst gewechselt – der taugt nix!!!! Weiss der denn überhaupt wie eine watschelnde Ente fährt? Ach echt, der hat schon eine gesehen? Toll, ich komm mal vorbei und seh's mir an! Bei uns gibt es so intelligente Tierchen nicht die Motorradfahren können!!! Zum Thema niedrigeres

Motorrad: Frag ihn doch mal ob seine Kollegen GELD VERDIENEN MÖCHTEN – ODER NICHT! Es gibt auch knackige 20iger mit nem 150er Fahrgestellhöhe ohne ausgefahrene Absatz (Plato-schuah)! Aber dass Du sauer bist, ist nur Verständlich. In Bayern trauen sich das Fahr-lehrer gar nicht, denn wenn so ein scharfer Feger mit 60 noch den großen Mopedschein machen möchte, sagt man WOW! –und sieht die große Ehre des Vertauens ! Ich denke das ist absolut keine gute WERBUNG für Deine Fahrschule! Wie heist die gleich nochmal??? Geh zu einer anderen, erzähl ihm dass die einem eh nix MEHR beibringen könnten was Du nicht eh schon weißt! Du willst den großen Lappen haben, Du hast ihn Dir ver-dient!!!!
Lass bloss nicht die Ohren hängen, zeig den Kiddis aus welchen Holz Du geschnitz bist – und wenn's sein muss werd laut damit auch jeder hört dass Oldies den nötigen RESPEKT verdienen!!!
Hochachtungsvoll, Deine Babs Berschneider!



Hallo liebe Bikerfreunde,
ich gehöre schon sehr lange wenn auch nur als passives bzw. förderndes Mitglied zum BVDM.

Des weiteren bin ich noch Mitglied einer motorradspezifischen Interessengemeinschaft; eine sehr wichtige Verbindung wie ich meine, denn so ein altes Mädchen wie ich es (noch) fahre Z1300 A1 Bj. 1979 braucht man gute Connections zu verfügbaren ersatzteilen etc. Alles in allem also bin ich seit langem vereinsmäßig übersorgt. Außerdem werde ich demnächst das Fahren aus gesundheitlichen Gründen wesentlich reduzieren, wenn nicht gänzlich einstellen.

Aus diesem Grund möchte ich Euch davon informieren, dass ich zum Jahresende 2001 meine Mitgliedschaft im BVDM beenden möchte.

Nicht zuletzt möchte ich Dank sagen an alle maßgeblichen Leute im BVDM, die sich im Namen der Mitglieder vehement für deren Interessen und Belange eingesetzt haben. Die BallHupe und die Berichte darin habe ich immer sehr interessiert gelesen und möchte dafür ein ausdrückliches Lob aussprechen. Auch ist hier in der letzten Zeit eine sehr positive Änderung eingetreten – natürlich auch zurückzuführen auf die heutigen technischen

Möglichkeiten – in punkto Inhalt, Gestaltung und Aufmachung. Leider ist es mir in der Vergangenheit nicht gelungen, zu deren Inhalt mit einem eigenen Beitrag bzw. Reisebericht beizutragen. Derlei Möglichkeiten hatte ich viele. Sorry!

Zum Schluss wünsche ich Euch von hier aus weiterhin „Gutes Gelingen“ und allzeit Gute Fahrt!

Mit freundlichen Motorradfahrergrüßen

H. Prenzel

Im Namen all jener die dem Kreis des Dankes eingeschlossen wurden, möchte ich mich Bedanken, und Dir alles Liebe und Gute für die Zukunft wünschen! – Babs Berschneider

*Liebe Babs,
die Deutschlandfahrt des BVDM hat in der lokalen Presse großen Anklang gefunden.
Beiliegen ein Bericht aus der HNA vom Montag, 3. September 2001
Mit sportlichen Grüßen
Dr. Bernd-O. Kruse*

Motorradtreffen Markt voller Maschinen WITZENHAUSEN

Mit vielen Menschen in schwarzer Lederkluft und vielen schweren Maschinen füllte sich am Samstag zur Mittagszeit der Marktplatz von Witzenhausen. Die Stadt war Zielort der 24. Deutschlandfahrt für Tourenfahrer des Bundesverbandes der Motorradfahrer (BVDM). Bis 14 Uhr sollten alle 105 Teilnehmer auf dem Markt vorfahren. Am Stand der Wertungsrichter waren die Wertungshefte abzugeben. Im Gegenzug händigte Martin Schuhmann, der Organisationsleiter der Fahrt, den BVDM-Mitgliedern, die aus ganz Deutschland angereist waren, Erinnerungskacheln aus. Unterwegs waren Einzelfahrer ebenso wie

Teamfahrer, also mit Soziusfahrer. Zudem konnten Mannschaften mit je vier Motorradfahrern gebildet werden.

Zwölf Hauptkontrollen im Umkreis von rund 85 Kilometern im Nordhessischen, Südniedersächsischen und Westthüringischen hatten die Teilnehmer und den zumeist zweirädrigen Maschinen am Freitag und Samstagvormittag maximal finden sollen, waren dazu zwischen 800 und 1000 Kilometer unterwegs. Dabei waren Stempel zu holen und, auch an weiteren Nebenkontrollstellen, noch aufgaben zu lösen. „was passiert in der Jungmühle?“ lautete beispielsweise die Frage, die im Märchenzoo Ziegenhagen zu beantworten war.

Am Abend fand im Bürgerhaus Am Sande die Siegerehrung samt Rahmenprogramm statt. Zu einem Grußwort war auch Bürgermeister Günter Engel sowie eine Kirschenprinzessin erwartet worden.

Im nächsten Jahr führt die dann 25. Deutschlandfahrt die Biker nach Berlin. Dann sind auch die Motorradfreunde „Weserstein“ wieder mit von der Partie. Diesmal hatten sie sich um die Organisation gekümmert und waren dafür auch ausdrücklich gelobt worden.

(sff)

Gasthof - Hotel

Mayr Wirt

Das Haus mit Tradition im Herzen von Erding.

Ob Sie einen Stop von oder nach Süden einlegen wollen, oder ob Sie einen Ausgangspunkt für Touren in Oberbayern oder nach München suchen, bei uns sind Sie richtig.
(Tourenvorschläge, geführte Touren)

**Gemütliche Bayerische Gastwirtschaft
Gepflegte Erdinger Biere**

Komfortable, günstige ***Hotelzimmer mit Dusche, WC, Radio, TV und Haarfön, Werkstatt, Trockenraum, Garagen

**Haager Straße 4 • 85435 Erding
Tel. 08122/88092-0 • Fax 7098
www.mayrwirt.erding.com**



Hallo Babs!

„Dumme“ Sprüche füllen viele Kalenderblätter. Vielleicht ist in „Deiner“ Ball-Hupe für ein paar (hoffentlich nicht allzu dumme) Sprüche auf irgendwie noch weiß verbliebenen Spalten Platz.

Das Reifenprofil ist die Visitenkarte des Bikers. Ob Straße, Enduro oder Cross schnell legt man die Sesle bloß
Ob glatter Schlappen, tiefe Rille, erkennbar ist des Biker's Wille.

Jeder Motorradfahrer kann auf Autofahrer herabschauen. (das kannst Du real oder auch bildlich verstehen)

Die Klimaanlage im Wagen; ersetzt nicht den Fahrtwind unter dem Helm.

Die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten ist die Gerade die schönste Verbindung zwischen, zwei Punkten ist das Motorrad.

Setze Dich nicht aufs Motorrad wenn es Dir schlecht geht, denn wenn Du dann so fährst, daß es Dir gut geht fährst Du vielleicht so, daß es Dir danach echt schlecht geht.

FRUSTABBAU MIT BIKE IST NICHT „GENTLEMAN LIKE“.

Wer einmal mit dem Motorrad in Urlaub fuhr, lernt unwillkürlich mit wie wenig (Gepäck) man glücklich werden, kann.

Mit jedem Motorradurlaub verlängert sich die Liste dessen, was Du nicht brauchst.

Setze Dich auf's Motorrad WENN es Dir gut geht und nicht DAMIT es Dir gut geht.
Wer mit dieser Einstellung an sein Hobby geht lebt länger.

Die Freude an „Kurven“ ist nicht unmoralisch so lange diese geteert sind.

Rechne stets mit (Fahr-) Fehlern der Anderen und freue Dich wenn diese ausbleiben.

ÜBERFAHRT DU MIT DEM WAGEN EINEN HASEN TUT ER MIR LEID
ÜBERFAHRT DU MIT DEM MOTORRAD EINEN HASEN TUST DU MIR LEID.

In diesem Sinne wünsche ich allen BVDM'lern eine schöne Saison.

Rainer



Restaurant · Biergarten · Saal
Zeltmöglichkeit · Gästezimmer
Motorradtouren · Tourenbegleitung







**Landgasthaus
Niemann**



Empfohlen von "Motorrad Reisen" und "Tourenfahrer"

Haferbachstr. 45 · Lage-Kachtenhausen
Tel. 0 52 32 / 7 11 60 · Fax 97 07 35
e-mail: landgasthaus-niemann@online.de
Internet: www.landgasthaus-niemann.de



Führerscheinplicht für Fahrradfahrer

Wohin juristische Spitzfindigkeit führen kann, hätte sich ein norddeutscher Radfahrer nun wirklich nicht erträumen können. Das Oberlandesgericht (OLG) Oldenburg hatte am 3.5.99 (DAR 8/2000) folgenden Fall zu entscheiden.

Wilhelm Brause, dem man zuvor die Fahrerlaubnis entzogen hatte, war es leid, sich ständig auf dem Fahrrad abzuquälen. Kurzerhand besorgte er sich einen Gleitschirmpropellermotor mit 350 Kubikzentimeter (ccm), der stolze 20 PS von sich gab. Das Motörchen war mit einem Rotor von circa einem Meter Durchmesser versehen und war alles in allem nicht so schwer, als daß Brause es sich nicht auf den Rücken schnallen konnte. Die Drosselklappe des Vergasers verband er mit einem Hebelchen am Lenker seines Fahrrades. Brause packte sich den 350er auf den Buckel, startete per Elektrostarter, legte das Hebelchen in Richtung Vollgas und ab ging die wilde Fahrt. Lockere 40 km/h muß er wohl drauf gehabt haben, als die Freunde und Helfer Herrn Brause den roten Löffel zeigten und ihm den Ratschlag erteilten, sich nun einen Strafverteidiger zu suchen: Er habe nämlich gleich zwei Straftaten auf einmal begangen.

Das Amtsgericht wollte den fliegenden Fahrradfahrer nicht bestrafen, aber die Staatsanwaltschaft beschwerte sich beim OLG und forderte die Verurteilung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis und Verstosses gegen das Pflichtversicherungsgesetz.

Die Oldenburger Richter holten weit aus und begannen die dann übliche juristische Wortklauberei. Zunächst einmal: Eine Fahrerlaubnis braucht man, wenn man ein Kraftfahrzeug (Kfz) führt. Was ein Kfz ist, be-

schreibt § 1 Abs. II Straßenverkehrsgesetz (StVG): Als Kfz gelten Landmaschinen, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Scharfsinnig und knapp entschied das Gericht zunächst: „Daß es sich bei dem von Brause gelenkten Gefährt um ein nicht an Bahngleise gebundenes Landfahrzeug handelte, bedarf keiner weiteren Vertiefung.“

Dann tauchte das erste Problem auf: Durch Maschinenkraft bewegt? Aber auch das bejahten die Richter in Hinblick auf Brauses Konstruktion. Maschinenkraft sei als Gegenstück unter anderem zur menschlichen Kraft zu verstehen. Es sei dabei ohne Belang, ob die Kraft mittels Ketten oder Wellen auf die Räder übertragen oder ob das Fahrzeug durch einen Propeller oder den Rückstoß eines Raketenantriebs (Anm. des Autors: Oha!) vorwärts getrieben werde. Ferner, so meinten die Richter, müsse sich das Fahrzeug aus eigener Kraft fortbewegen und das gehe nur, wenn sich die Maschine während der Fahrt auf dem Fahrzeug selbst befände. Auch das war bei dem Brause-Bike der Fall.

Nicht erforderlich sei nämlich eine ständige feste Verbindung zwischen Antrieb und Fahrzeug. Es mache keinen Unterschied, ob der Motor mit dem Fahrzeug direkt verbunden – etwa durch Befestigung auf dem Gepäckträger –, oder ob das Aggregat nur indirekt mit dem Fahrzeug verbunden ist, weil es sich auf dem Rücken des Fahrers befindet. In beiden Fällen bestehe eben eine Verbindung zwischen Motor und Fahrrad.

Das OLG zog also den messerscharfen Schluß: Brause führte (war?) ein Kraftfahrzeug.



Danach wurde es wieder einfacher für die Richter: Das Fahrzeug hatte zwei Räder, war schneller als 25 km/h, der Motor hatte mehr als 125 ccm, und hatte mehr als 11 kw. Und für sowas braucht man heutzutage eine Fahrerlaubnis der Klasse A – die Brause eben nicht hatte.

Die §§ 1 und 2 des Pflichtversicherungsgesetzes verpflichten die Halter eines Kfz (also auch eines Fahrrades mit „Hilfsmotor“), eine Haftpflichtversicherung abzuschließen. Auch darüber verfügte Brause nicht.

Der Bastler Brause war zum Straftäter geworden.

Die Lehre aus dieser Geschichte: Wenn man anfängt, an seinem Fahrrad zu basteln, sollte man sich besser vorher anwaltlichen Rat einholen. :-)



Carsten R. Hoenig, Rechtsanwalt in Berlin
www.kanzlei-hoenig.de
hoenig@kanzlei-hoenig.de



Neues Motorrad kaufen ?

Das ist ja einfach !

Nach dem plötzlichen Verlust meines Motorrades (s. Ballhupe 2/2001- das Ende einer jahrelangen Beziehung), sollte schnell für Ersatz gesorgt werden.

Klingt einfach – Kontostand prüfen, Zeitung aufschlagen, probefahren, bezahlen – fertig !

Naja, Kontostand (?)

– wissen die denn nicht, wo ich arbeite? O.k. ein paar Mark liegen auf der Seite, aber, was bekomme ich dafür. Die Versicherung sagt Deckung für den mir entstandenen Schaden zu, dafür muß man ein anderes gebrauchtes Motorrad bekommen.

Wie sieht mein neues Motorrad aus?

Von welcher Marke ist es?

Wieder eine Honda?

Bis jetzt war ich immer zufrieden. Da ich ein sportliches Motorrad bevorzuge, kommen natürlich auch andere in Betracht. Da ich irgendwie auch eine Vorliebe für Italien habe (nicht nur bei Zweirädern), gibt es noch andere Möglichkeiten.

Eine MV Augusta

– ein Traum, doch bei den Preisen wird es auf lange Zeit einer bleiben.

Eine Ducati?

Rot oder gelb muß sie sein !

Nein, ich fahre auf der Straße und brauche vielleicht doch ein bißchen mehr Komfort.

Also doch wieder eine Honda.

Eine VFR 800?

Bin ich schon mal gefahren, typisch VFR kann alles gut, jetzt mit Kat (da ich ja auch im Arbeitskreis Umweltuntersuchung sitze, ahnt man ja was kommt).

Nein, ein anderes Motorrad heißt Veränderung und es ist wieder einmal Zeit etwas zu ändern.

Eine Fireblade?

Gut aussehend, sportlich, Katalysator, gibt es seit letztem Jahr, – die Preise überragen mein Budget weit.

Eine VTR 1000?

Sieht gut aus, die Testzeitschriften schreiben alle das gleiche, der Benzinverbrauch ist zu hoch, der Tank zu klein und Gepäck mitnahme für eine Sporttourer dürrt. Zudem hat diese durch die Vergasertechnik nur einen U-Kat.

Eine CBR 600 ?

– Katalysator seit diesem Jahr, die ist allerdings zu teuer, zudem bin ich etwas schaltfauler geworden. Sechs Jahre 750ccm im V4 ist halt doch etwas anderes.

Das waren die Motorräder von Honda.

Also
nochmal
von vorne.

Nach Gesprächen mit verschiedenen Leuten, habe ich dann meine Entscheidung getroffen.

Die Wahl fiel auf die VTR 1000 F

Der Benzinverbrauch ist gar nicht so hoch, ich tanke etwas öfter durch den kleinen Tank (16l), für die Mitnahme von Gepäck und die ungünstige Lenkerhaltung werde ich mir noch etwas einfallen lassen.

Der „nur“ unregelmäßige Katalysator hat zusätzlich ein Sekundärluftsystem und wenn die aktuellen Planungen umgesetzt werden, wird sie in der Abgasstufe Euro 2 eingestuft.

Jetzt bin ich zufrieden, ich besitze ein Motorrad, welches meine Wünsche erfüllt und vorallem eine Menge Fahrspaß bringt.

Zudem das eine Entscheidung gefallen ist und ich diese (hoffentlich !) nicht so schnell wieder treffen muß.

Frank Klemens



Satzungsänderung



Durch die Änderung der Gesetzgebung zur Gemeinnützigkeit hat der Vorstand bei seiner letzten Sitzung am 22. Mai 2001 in der gültigen Satzung vom 13. Mai 1995 gemäß § 20 Abs. 3 a) folgende Satzungsänderung beschlossen:

Danach soll § 2 Abs. 1 künftig lauten:

-bleibt unverändert.-

Ziele des Verbandes sind die

Unfallverhütung (die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für motorisierte Zweiradfahrer),

Verbraucherberatung und Verbraucherschutz (Vertretung der Interessen motorisierter Zweiradfahrer als Teilnehmer des Marktes),

Förderung des Umweltschutzes,

Förderung des Motorrad- insbesondere Tourensports.

- wird der bisherige Absatz b).-

- wird der bisherige Absatz c).-

§ 2 Abs.2 wird folgendermaßen neu gefaßt:
Der Verbandszweck wird insbesondere verwirklicht durch:

a) Eintreten für den Schutz der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer und Beratung in deren Rolle als Verbraucher,

b) Unterweisung seiner Mitglieder, insbesondere auch der Jugendlichen und Fahranfänger, in allen mit dem Straßenverkehr zusammenhängenden Fragen,

c) Durchführung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Wege der Verbesserung der äußeren Rahmenbedingungen im Straßenverkehr,

d) Durchführung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit seiner Mitglieder als Teilnehmer im Straßenverkehr,

e) Förderung und Begleitung von Maßnahmen der Unfallverhütung,

f) Förderung von Maßnahmen und Schaffung von Voraussetzungen für seine Mitglieder einen Beitrag zur umweltgerechten Ausgestaltung des motorisierten, zweirädrigen Individualverkehrs leisten zu können,

g) Förderung des Motorradsports – insbesondere des Tourensports – und der Motorradfreizeit auch durch Zusammenarbeit mit anderen Organisationen,

h) Eintreten bei den Entscheidungsträgern hinsichtlich Neu- und Umgestaltung sowie der tatsächlichen Ausführung auf der Ebene des Bundes, der Länder sowie der Kommunen als grundlegende Voraussetzung zur Unterstützung und Umsetzung der vorgenannten Ziele,

i) Zusammenarbeit mit Verkehrsbehörden und Institutionen mit gleichartigen Aufgabengebieten hinsichtlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit,

j) Bereitstellung von technischen Informationen,

k) Unterstützung des Erhalts von älteren Motorrädern seiner Mitglieder als Bestandteil des Schutzes von Kulturgütern der technisch, historischen Entwicklung,

l) Öffentlichkeitsarbeit durch Funk- und Presseinformation sowie Veröffentlichung innerhalb der modernen elektronischen Medien und Herausgabe der Zeitschrift „Ballhupe“, welche allen Mitgliedern als Informationsquelle zur Verfügung gestellt wird.

In dieser Ballhupe wird die aktuelle Satzung im Entwurf veröffentlicht und diese bei der nächsten JHV als Ganzes neu beschlossen. Somit hat jedes Mitglied gleich eine Satzung und wir können diese dann nach dem Beschluss beim Vereinsregister so einreichen.

Hans-Joachim Griesbach





Satzung des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. mit Vereinssitz in Mülheim an der Ruhr

§ 1	Name und Sitz des Verbandes	22
§ 2	Zweck und Ziele des Verbandes	22/23
§ 3	Gliederung des Verbandes	23
§ 4	Regionalvereine, Ortsclubs und Interessengemeinschaften (BVDM-Vereine)	24
§ 5	Einzelmitglieder	24
§ 6	Kooperative Mitglieder	24
§ 7	Verbandsorgane	24
§ 8	Hauptversammlung	25/26
§ 9	Bundesvorstand	26/27
§ 10	Bundesbeirat	27
§ 11	Mitgliederversammlung der Regionalvereine, Ortsclubs und Interessengemeinschaften (BVDM-Vereine)	28
§ 12	Vorstand der Regionalvereine, Ortsclubs und Interessengemeinschaften (BVDM-Vereine)	28
§ 13	Geschäftsjahr	28
§ 14	Mitgliedschaft	28
§ 15	Erwerb der Mitgliedschaft	28
§ 16	Beendigung der Mitgliedschaft	29
§ 17	Rechte und Pflichten der Mitglieder	29
§ 18	Mitgliedsbeiträge und Gerichtsstand	30
§ 19	Haftung des Verbandes	31
§ 20	Satzungsänderungen	31
§ 21	Auflösung	31
§ 22	Schlußbestimmung	31

Gültig seit dem 29. April 2001

Anlässlich eines Treffens von Motorradfahrern aus dem gesamten Bundesgebiet in Buttenhausen Kreis Münsingen am 30. August 1958 haben die Anwesenden beschlossen, einen Bundesverband der Motorradfahrer zu gründen und in das Vereinsregister eintragen zu lassen. Die damals beschlossene Satzung wurde zuletzt in der Hauptversammlung am 28. April 2001 geändert und hat jetzt folgenden Wortlaut:

§ 1 Name und Sitz des Verbandes

1. Der Verband führt den Namen BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER E.V.- (BVDM). Sitz des Verbandes ist Mülheim/Ruhr. Er ist in das dortige Vereinsregister eingetragen.
2. Der Verband hat seinen Hauptwirkungsbereich in der Bundesrepublik Deutschland. Bürger anderer Nationen können unter Einhaltung des deutschen Rechts (Verbands- und Vereinsrechtes) als Mitglied aufgenommen werden.

§ 2 Zweck und Ziele des Verbandes

1. a) Der Verband ist selbstlos tätig. Er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.
b) Ziele des Verbandes sind die
 - Unfallverhütung (die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für motorisierte Zweiradfahrer),
 - Verbraucherberatung und Verbraucherschutz (Vertretung der Interessen motorisierter Zweiradfahrer als Teilnehmer des Marktes),
 - Förderung des Umweltschutzes,
 - Förderung des Motorrad - insbesondere Tourensports.
- c) Der Verband verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „steuer begünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung.
- d) Der Verband ist parteipolitisch ungebunden und überkonfessionell.
2. Der Verbandszweck wird insbesondere verwirklicht durch:
 - a) Eintreten für den Schutz der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer und Beratung in deren Rolle als Verbraucher,
 - b) Unterweisung seiner Mitglieder, insbesondere auch der Jugendlichen und Fahranfänger, in allen mit dem Straßenverkehr zusammenhängenden Fragen,
 - c) Durchführung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Wege der Verbesserung der äußeren Rahmenbedingungen im Straßenverkehr,



- d) Durchführung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit seiner Mitglieder als Teilnehmer im Straßenverkehr,
 - e) Förderung und Begleitung von Maßnahmen der Unfallverhütung,
 - f) Förderung von Maßnahmen und Schaffung von Voraussetzungen für seine Mitglieder einen Beitrag zur umweltgerechten Ausgestaltung des motorisierten, zweirädrigen Individualverkehrs leisten zu können,
 - g) Förderung des Motorradsports – insbesondere des Tourensports – und der Motorradfreizeit auch durch Zusammenarbeit mit anderen Organisationen,
 - h) Eintreten bei den Entscheidungsträgern hinsichtlich Neu- und Umgestaltung sowie der tatsächlichen Ausführung auf der Ebene des Bundes, der Länder sowie der Kommunen als grundlegende Voraussetzung zur Unterstützung und Umsetzung der vorgenannten Ziele,
 - i) Zusammenarbeit mit Verkehrsbehörden und Institutionen mit gleichartigen Aufgabengebieten hinsichtlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit,
 - j) Bereitstellung von technischen Informationen,
 - k) Unterstützung des Erhalts von älteren Motorrädern seiner Mitglieder als Bestandteil des Schutzes von Kulturgütern der technisch, historischen Entwicklung,
 - l) Öffentlichkeitsarbeit durch Funk- und Presseinformation sowie Veröffentlichung innerhalb der modernen elektronischen Medien und Herausgabe der Zeitschrift „Ballhupe“, welche allen Mitgliedern als Informationsquelle zur Verfügung gestellt wird.
3. Mittel des Verbandes dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Verbandes.
4. Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Verbandes fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütung begünstigt werden.
5. a) Alle Mitglieder des Verbandes, die Verbandsämter innehaben, sind ehrenamtlich tätig. Sie haben Anspruch auf angemessene Vergütung ihrer im Rahmen ihres Aufgabengebietes entstandenen Auslagen und Aufwendungen.
- b) Mitarbeiter der Geschäftsstelle der Verwaltung und/oder der/die nach § 9 Abs. 6 bestellte Geschäftsführer/in können, auch als Mitglied, ihrer Arbeit entsprechend entlohnt werden.

§ 3 Gliederung des Verbandes

Der Verband gliedert sich in:

- 1. Regionalvereine, Ortsclubs und Interessengemeinschaften; im folgenden werden diese drei Gruppen BVDM-Vereine genannt,
- 2. Einzelmitglieder,
- 3. Kooperative Mitglieder.



§ 4 Regionalvereine, Ortsclubs und Interessengemeinschaften (BVDM-Vereine)

1. Die BVDM-Vereine haben den gleichen Status und müssen mindestens sieben Mitglieder haben.
2. BVDM-Vereine, die vor dem 31.12.1962 die Bezeichnung oder den Zusatz „Landesverband“ in ihrem Vereinsnamen geführt haben, können diesen Namen beibehalten.
3. Grundsätzlich ist es den Mitgliedern der BVDM-Vereine freigestellt, die Mitgliedschaft im Bundesverband zu erwerben. Dies gilt insoweit, als es sich bei den BVDM-Vereinen um eingetragene Vereine handelt, die diese Wahlmöglichkeit in ihrer Satzung bis zum 1. Oktober 1979 verankert haben.
4. Die Aufgaben der BVDM-Vereine sind:
 - a) Veranstaltung regelmäßiger Versammlungen,
 - b) Durchführung von Motorradsport- und Motorradfreizeitveranstaltungen,
 - c) Durchführung all der Punkte, die unter „Zweck und Ziele“, § 2 dieser Satzung, aufgeführt sind. Darüber hinaus werden den BVDM-Vereinen weitere Aktivitäten empfohlen.
5. Die Satzung eines BVDM-Vereines darf nicht gegen die Ziele und Interessen des Verbandes verstoßen.
6. Die besondere Aufgabe der Interessengemeinschaften ist die Förderung spezieller, motorradgebundener Interessen auch in überregionalen Gruppen.

§ 5 Einzelmitglieder

Einzelmitglieder sind Mitglieder des Bundesverbandes, die keinem BVDM-Verein angehören.

§ 6 Kooperative Mitglieder

1. Kooperative Mitglieder sind Mitglieder des Bundesverbandes. Kooperative Mitglieder sind keine natürlichen Personen, sondern Firmen, Verbände, Institutionen oder ähnliches.
2. Die Rechte und Pflichten sind beschränkt, da es sich um keine natürlichen Personen handelt. In den zutreffenden Absätzen wird das besonders erwähnt.

§ 7 Verbandsorgane

1. Bundesverbandsebene:
 - a) die Hauptversammlung
 - b) der Bundesvorstand
 - c) der Bundesbeirat
2. Ebene der BVDM-Vereine:
 - a) die Mitgliederversammlung
 - b) der Vorstand



§ 8 Hauptversammlung

1. Die Hauptversammlung ist das oberste Organ des Verbandes.
2. Die ordentliche Hauptversammlung wird einmal jährlich abgehalten. Hauptversammlungen sind vom Bundesvorstand in der verbandseigenen Zeitschrift „Ballhupen“ oder schriftlich mit Angabe der Tagesordnung unter Einhaltung einer Frist von sechs Wochen einzuberufen. Die Tagesordnung setzt der Bundesvorstand fest.
3. Eine außerordentliche Hauptversammlung muß einberufen werden, wenn:
 - a) 25% der Mitglieder dieses fordern,
 - b) der Bundesvorstand es einstimmig beschließt.Zur außerordentlichen Hauptversammlung muß der Bundesvorstand wie zur ordentlichen Hauptversammlung einladen.
4. Die Hauptversammlung wählt und kontrolliert den Bundesvorstand.
5. Die Tagesordnung muß folgende Punkte enthalten:
 - a) Berichte des Bundesvorstandes,
 - b) Berichte der Kassenprüfer,
 - c) Berichte der Referenten und Ausschußvorsitzenden; wenn die Berichte nicht mündlich abgegeben werden können, müssen sie rechtzeitig schriftlich an den ersten Vorsitzenden des Bundesverbandes verschickt werden, der sie dann verliest oder verlesen läßt.
 - d) Ernennung eines Versammlungsleiters,
 - e) Entlastung des Bundesvorstandes,
 - f) Neuwahl des Bundesvorstandes für zwei Jahre,
 - g) Neuwahl von zwei Kassenprüfern,
 - h) Anträge,
 - i) Verschiedenes.
6. In Hauptversammlungen ohne Neuwahl steht der Punkt 5 f) nicht auf der Tagesordnung.
7.
 - a) In der Hauptversammlung hat jedes anwesende Mitglied eine Stimme.
 - b) Stimmenübertragung ist nicht zulässig.
8. Die Hauptversammlung ist ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Mitglieder beschlußfähig.
9.
 - a) Es entscheidet regelmäßig einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen; Stimmengleichheit gilt als Ablehnung.
 - b) Erlangt ein Kandidat im ersten Wahlgang nicht die einfache Mehrheit, wird eine Stichwahl durchgeführt.
10. _Mehrheit ist erforderlich bei Beschlüssen über:
 - a) Satzungsänderungen,
 - b) Anträge auf Abberufung des Vorstandes oder eines Vorstandsmitgliedes.
11. _Mehrheit ist für die Auflösung des Verbandes erforderlich.
12. Über personenbezogene Entscheidungen wird geheim abgestimmt, über sachbezogene offen durch Handzeichen, wenn nicht 10 Prozent der stimmberechtigten Mitglieder eine geheime Abstimmung verlangen.



13. Anträge an die Jahreshauptversammlung müssen vor Redaktionsschluß der „Ballhupe“, in der auch die Einladung erfolgt, bei der Geschäftsstelle vorliegen. Auf den Redaktionsschluß ist in der „Ballhupe“ besonders hinzuweisen.
14. Die Aufnahme von Dringlichkeitsanträgen wird von der Hauptversammlung entschieden.
15. a) Über die Verhandlungen und Beschlüsse der Hauptversammlung ist Niederschrift zu führen, aus der mindestens die gefaßten Beschlüsse hervorgehen müssen.
b) Die Niederschrift muß von zwei Vorstandsmitgliedern unterzeichnet werden.
c) In der Verbandszeitschrift „Ballhupe“ ist mindestens ein Ereignisprotokoll zu veröffentlichen.

§ 9 Bundesvorstand

1. Der Bundesvorstand besteht aus:
 - a) dem 1. Vorsitzenden
 - b) zwei 2. Vorsitzende
 - c) dem Schatzmeister
 - d) dem Sportwart
 - e) zwei Beisitzern
2. Der 1. Vorsitzende alleine oder die beiden 2. Vorsitzenden gemeinsam vertreten den Verein gerichtlich und außergerichtlich im Sinne des § 26 BGB. Im Innenverhältnis gilt die Vertretung durch die 2. Vorsitzenden nur, wenn der 1. Vorsitzende verhindert ist.
3. a) Der Bundesvorstand wird von der Hauptversammlung für die Dauer von zwei Jahren gewählt. Er bleibt so lange im Amt, bis ein neuer Bundesvorstand ordnungsgemäß gewählt ist.
b) Die Wiederwahl des Bundesvorstandes ist möglich.
4. a) Der Bundesvorstand faßt seine Beschlüsse in nichtöffentlichen Sitzungen, die regelmäßig vom 1. Vorsitzenden oder einem der Beisitzer im Auftrag des Bundesvorstandes unter Bekanntgabe der Tagesordnung einberufen werden.
b) Über die Aufnahme von Dringlichkeitsanträgen entscheiden die anwesenden Vorstandsmitglieder.
c) Die Versammlung ist in jedem Falle beschlußfähig. Die Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefaßt. Stimmengleichheit gilt als Ablehnung.
d) Der Bundesvorstand kann sich eine Geschäftsordnung geben.
5. a) Die Aufgaben des Bundesvorstandes liegen in der Wahrung der satzungsgemäßen Interessen des Verbandes.
b) Der Bundesvorstand führt die laufenden Geschäfte des Verbandes. Ihm obliegt die Verwaltung des Vereinsvermögens und die Ausführung der Beschlüsse der Hauptversammlung.
6. a) Der Bundesvorstand kann einen neben- oder hauptamtlichen Geschäftsführer berufen. Der Bundesvorstand legt auf der Grundlage der satzungsgemäßen Interessen des Verbandes und auf der Grundlage der Geschäftsordnung des Vorstandes dessen Tätigkeitsbereich und den Umfang seiner Vertretungsvollmacht fest.



- b) Ein vom Vorstand benannter Geschäftsführer nimmt regelmäßig an den Vorstandssitzungen teil. Eine Geschäftsordnung legt den Umfang seiner Stimmberechtigung im Innenverhältnis fest.
- 7. Der Schatzmeister verwaltet die Verbandskasse und führt Buch über Einnahmen und Ausgaben. Zahlungsanweisungen über einen höheren Betrag als 5.000,- bedürfen zusätzlich der Unterschrift eines Vorsitzenden.
- 8. Der Bundesvorstand beruft bei Bedarf Referenten und Koordinatoren, setzt Ausschüsse ein und bestimmt deren Status. Der Bundesvorstand kann für gewisse Geschäfte besondere Vertreter bestellen. Er legt deren Tätigkeitsbereich und den Umfang der Vertretungsmacht fest.
- 9. Der Bundesvorstand entscheidet über die Aufnahme neuer Vereine und Kooperative Mitglieder. Er setzt die Beiträge der Kooperativen Mitglieder fest.
- 10. Bei Ausscheiden eines Vorstandsmitgliedes haben die übrigen Vorstandsmitglieder das Recht, einen Ersatzmann bis zur nächsten Hauptversammlung mit Vorstandswahl kommissarisch zu bestellen.
- 11. Ein um den Verband besonders verdientes Vorstandsmitglied kann von der Hauptversammlung zum Ehrenvorsitzenden ernannt werden. Er ist zu den Vorstandssitzungen einzuladen und hat beratende Funktion.

§ 10 Bundesbeirat

- 1. Der Bundesbeirat besteht aus dem Bundesvorstand, den Referenten und je einem Vertreter der Vorstände der BVDM-Vereine.
- 2. Die Aufgaben des Bundesbeirates sind, die Interessen der BVDM-Vereine untereinander und mit dem Bundesvorstand abzustimmen, sowie Entscheidungen vorzubereiten. Er ist beratendes Gremium ohne rechtskräftige Entscheidungsbefugnis außer bei Abstimmungen in den Fällen des § 16 Abs. 1 d).
- 3. a) Der Bundesbeirat faßt seine Beschlüsse auf Sitzungen, zu denen der Bundesvorstand in der verbandseigenen Zeitschrift „Ballhupe“ oder schriftlich mit Angabe der Tagesordnung unter Einhaltung einer Frist von drei Wochen einlädt.
 - b) Über die Aufnahme von Dringlichkeitsanträgen entscheiden die anwesenden Mitglieder des Bundesbeirates.
- 4. Versammlungsleiter ist ein Mitglied des Bundesvorstandes.
- 5. a) In der Versammlung hat jedes anwesende Mitglied außer bei Abstimmungen in den Fällen des § 16 Abs. 1 d) eine Stimme.
 - b) Stimmenübertragung ist nicht zulässig.
- 6. a) Der Bundesbeirat ist in jedem Fall beschlußfähig.
 - b) Es entscheidet einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen; Stimmengleichheit gilt als Ablehnung.
- 7. Im Geschäftsjahr sollen zwei Sitzungen des Bundesbeirates stattfinden.
- 8. Der Bundesbeirat entscheidet auf Antrag über den Ausschluß von BVDM-Vereinen. Der betroffene Verein hat bei dieser Entscheidung kein Stimmrecht.



§ 11 Mitgliederversammlung der Regionalvereine, Ortsclubs und Interessengemeinschaften (BVDM-Vereine)

1. Die ordentliche Mitgliederversammlung wird einmal jährlich abgehalten. Sie wird vom Vorstand mit einer Frist von vier Wochen unter Bekanntgabe der Tagesordnung einberufen.
2. Falls keine zusätzliche Vereinssatzung besteht oder sie nichts anderes aussagt, gilt der § 8 (Hauptversammlung) in auf Vereinsebene abgeänderter Form.

§ 12 Vorstand der Regionalvereine, Ortsclubs und Interessengemeinschaften (BVDM-Vereine)

1. Der Vorstand soll aus mindestens drei Mitgliedern bestehen:
 - a) dem 1. Vorsitzenden,
 - b) dem 2. Vorsitzenden und Sportwart,
 - c) dem Schriftführer und Kassierer.
2. Die Vorstandsämter können untereinander anders aufgeteilt oder ergänzt werden.
3. Der Vorstand vertritt den BVDM-Verein im Bundesbeirat.
4. Falls keine zusätzliche Vereinssatzung besteht oder sie nichts anderes aussagt, gilt der § 9 (Bundesvorstand) in auf Vereinsebene abgeänderter Form.

§ 13 Geschäftsjahr

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

§ 14 Mitgliedschaft

1. Mitglied kann nur werden, wer sich zu den Aufgaben und Zielen des Verbandes bekennt.
2. Es gibt vier Arten der Mitgliedschaft:
 - a) ordentliche Mitglieder (Mindestalter 18 Jahre),
 - b) Juniormitglieder (Alter 15 bis 17 Jahre),
 - c) Ehrenmitglieder,
 - d) Kooperative Mitglieder.
3. Über Anträge zur Ehrenmitgliedschaft entscheidet die Hauptversammlung.

§ 15 Erwerb der Mitgliedschaft

1. Die Mitgliedschaft wird schriftlich beim Bundesvorstand beantragt.
2. Der Bundesvorstand kann Aufnahmeanträge ohne Angabe von Gründen ablehnen.
3. Es wird eine Aufnahmegebühr erhoben, über deren Höhe die Hauptversammlung beschließt.



4. Wird dem Aufnahmeantrag stattgegeben, erhält der Bewerber ein Exemplar der Satzung und einen Mitgliederausweis.

§ 16 Beendigung der Mitgliedschaft

1. Die Mitgliedschaft wird beendet durch:
 - a) den Tod, bei Kooperativen Mitgliedern bei deren Auflösung.
 - b) Austritt. Dieser kann nur unter Einhaltung einer sechswöchigen Kündigungsfrist zum Ende des Kalenderjahres schriftlich beim Bundesvorstand erklärt werden.
 - c) Streichung. Diese erfolgt automatisch, wenn zur Eintreibung des Beitragsrückstandes der Klageweg beschritten werden muß. Die Verpflichtung zur Zahlung der fällig gewordenen Mitgliedsbeiträge bleibt trotz der Streichung unberührt.
 - d) Ausschuß. Ein Mitglied muß ausgeschlossen werden, wenn ihm durch ein rechtskräftiges Urteil eines ordentlichen Gerichtes die bürgerlichen Ehrenrechte abgesprochen worden sind. Ein Mitglied kann ausgeschlossen werden, wenn es gegen die Satzung oder die Ordnung des Verbandes wissentlich erheblich verstoßen oder seinem Ansehen Schaden zugefügt hat. Alle Mitglieder haben das Recht, Anträge auf Ausschuß aus dem Verband beim Bundesvorstand zu stellen. Dem betroffenen Mitglied ist die Möglichkeit zur Stellungnahme und Verteidigung zu geben. Ein ausgeschlossenes Mitglied wird vom Bundesvorstand durch eingeschriebenen Brief entsprechend verständigt. Gegen den Ausschuß kann innerhalb von zwei Wochen schriftlich beim Bundesvorstand Einspruch erhoben werden. In diesem Falle trifft der Bundesbeirat auf seiner nächsten Sitzung eine unwiderrufliche Entscheidung. Dabei haben abweichend vom § 10 Abs. 5 a) nur der Bundesvorstand insgesamt und die BVDM-Vereine je eine Stimme. Während des Einspruchsverfahrens ruhen die Rechte aus der Mitgliedschaft.
2. Bei Beendigung der Mitgliedschaft dürfen alle die Mitgliedschaft beweisenden Urkunden und Abzeichen nicht mehr benutzt bzw. getragen werden.

§ 17 Rechte und Pflichten der Mitglieder

1. Jedes Mitglied ist berechtigt, an der Willensbildung im Verband durch Ausübung des Antrags-, Diskussions-, Stimm- und Wahlrechts in Hauptversammlungen teilzunehmen. Das passive Wahlrecht ist den Mitgliedern vorbehalten mit Ausnahme der Kooperativen Mitglieder, die nur aktives Wahlrecht haben.
2. Jedes Mitglied ist berechtigt, an den Veranstaltungen des Verbandes teilzunehmen und seine Einrichtungen zu benutzen.
3. Der Zweck und die Ziele des Verbandes sind von jedem Mitglied zu fördern. Es ist alles zu unterlassen, wodurch dem Verband Schaden zugefügt werden kann.
4. Alle die Mitgliedschaft betreffenden Veränderungen sind dem Bundesvorstand umgehend mitzuteilen.



§ 18 Mitgliedsbeiträge und Gerichtsstand

1. a) Es wird ein jährlicher Mitgliedsbeitrag erhoben, der im ersten Vierteljahr jedes Kalenderjahres fällig ist.
b) Seine Mindesthöhe setzt die Hauptversammlung fest.
c) Beitragsänderungen können nur in der Hauptversammlung beschlossen werden. Sie müssen auf der Tagesordnung angekündigt werden.
d) Die BVDM-Vereine sind berechtigt, für ihre Mitglieder einen höheren als den Mindestbeitrag festzusetzen.
e) Der Bundesvorstand setzt die Beiträge der Kooperativen Mitglieder fest. Sie dürfen aber nicht die Mindesthöhe unterschreiten. Mindesthöhe ist der Beitrag eines Einzelmitgliedes.
2. Die Höhe des Mitgliedsbeitrages von Juniormitgliedern nach § 14 Abs. 2 b) setzt die Hauptversammlung fest.
3. a) Mitglieder, die zur aktiven Ausübung des Motorradsportes eine nationale oder internationale Lizenz benötigen, die nur durch die Mitgliedschaft in einem in der OMK vertretenen Club zu erlangen sind, zahlen bei Vorlage einer gültigen OMK-Lizenz nur den halben Jahresbeitrag.
b) Diese Regelung gilt, solange der BVDM nicht Mitglied der OMK ist.
4. Ehepartner, von denen bereits einer Mitglied im BVDM ist, zahlen nur den halben Jahresbeitrag.
5. a) Mitglieder, die zur Ableistung der Wehr- oder Zivildienstplicht einberufen werden, sind für die Dauer von einem Jahr von der Pflicht zur Beitragszahlung befreit.
b) Das Mitglied hat den Nachweis seiner Wehr- oder Zivildienstplicht gegenüber dem Bundesschatzmeister zu führen.
6. Ehrenmitglieder zahlen keinen Mitgliedsbeitrag.
7. Bei Doppelmitgliedschaft innerhalb des Verbandes erhält die Bundeskasse nur einmal ihren Beitragsteil.
8. a) Der Beitrag kann nur auf Antrag ganz oder teilweise erlassen werden, wenn bei einem Mitglied besondere soziale Belastungen vorliegen.
b) Die Entscheidung über eine Beitragsbefreiung trifft der Bundesvorstand.
9. a) Die BVDM-Bundeskasse überweist den BVDM-Vereinen von dem durch die Vereinsmitglieder gezahlten Beiträge einen jährlichen Betrag pro Mitglied für ihre Aufgaben gem. § 4 Abs. 4. Die Höhe des zu zahlenden Betrages setzt die Hauptversammlung fest. Der regelmäßige Betrag vermindert sich für Mitglieder, die gem. § 18 Abs. 4 einen ermäßigten Mitgliedsbeitrag zahlen.
b) Jeder BVDM-Verein hat das Recht, auf diese Rückerstattung ganz oder teilweise zu verzichten.
c) Soweit BVDM-Vereine auf die Rückerstattung verzichten, können sie, für die durch sie durchgeführten BVDM-Veranstaltungen einen Zuschuß beantragen. Über die Bewilligung und die Höhe des Zuschusses entscheidet der BVDM-Bundesvorstand.
10. a) Bei nicht fristgemäßer Zahlung wird dem Mitglied eine Zahlungserinnerung zugeschickt.
b) Bei erfolgloser Mahnung erhält das Mitglied nach einer angemessenen Frist eine Rechtsanwaltsmahnung. Die zusätzlichen Mahnkosten sind vom Mitglied zu zahlen.
c) Verweigert das Mitglied auch daraufhin die Zahlung, kann der Klageweg beschritten werden.



- d) Der allgemeine Gerichtsstand des Verbandes ist Mülheim an der Ruhr.

§ 19 Haftung des Verbandes

Für Schäden gleich welcher Art, die einem Mitglied aus der Teilnahme an den Veranstaltungen oder durch Benutzung der Verbandseinrichtungen entstanden sind, haftet der Verband nur im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen.

§ 20 Satzungsänderungen

1. Eine Änderung der Satzung kann nur auf einer Hauptversammlung beschlossen werden.
2. Auf der Einladung zur Hauptversammlung ist der zu ändernde Paragraph in der Tagesordnung bekanntzugeben.
3. a) Um Schaden vom Verband abzuwenden oder wenn es durch gesetzliche Regelungen und Verordnungen geboten und Eile vonnöten ist, ist der Bundesvorstand berechtigt, Satzungsänderungen vorzunehmen.
b) Dazu müssen alle Mitglieder des Bundesvorstandes schriftlich zustimmen.
c) Auf der nächstfolgenden Hauptversammlung ist diese Satzungsänderung als erster Tagesordnungspunkt zu behandeln. Die Hauptversammlung kann die Satzungsänderung rückwirkend aufheben. § 8 Abs. 10 gilt insoweit nicht; es reicht hierzu die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen.
d) Satzungsänderungen werden durch Veröffentlichung in der „Ballhupe“ bekanntgegeben.

§ 21 Auflösung

1. a) Die Auflösung eines BVDM-Vereines erfolgt, wenn auf einer Mitgliederversammlung der anwesenden Mitglieder die Auflösung beschließen.
b) Die Mitglieder werden dann zu Einzelmitgliedern.
c) Organisationsmittel sind an den Bundesverband zurückzugeben.
2. a) Die Auflösung des Bundesverbandes erfolgt in einer eigens zu diesem Zweck einberufenen außerordentlichen Hauptversammlung. der anwesenden Mitglieder müssen dem Antrag auf Auflösung zustimmen.
b) Im Falle der Auflösung ernennt die Hauptversammlung drei Liquidatoren.
c) Bei Auflösung oder Aufhebung des Bundesverbandes oder bei Wegfall seines bisherigen Zweckes fällt sein Vermögen an den Malteser Hilfsdienst e.V., der es unmittelbar und ausschließlich für gemeinnützige Zwecke verwendet.

§ 22 Schlußbestimmung

Mit Genehmigung und Erlaß dieser Satzung durch die Hauptversammlung vom 27. April 2002 sind sämtliche bisherigen Bundesverbandssatzungen in ihrer Gesamtheit außer Kraft gesetzt.



Sonnentage auf der Insel

Samstagmorgen, Ende der diesjährigen BSA-Rally-Woche. Früher oder später machen sich alle mit ihren Edelrössern aus einer westlich vom europäischen Festland gelegenen Insel auf den Weg. Die dänischen Freunde möchten auf dem Weg nach Hause noch ein Rennen für klassische Motorräder im holländischen Vlagtwedde besuchen. Andere hängen ein paar Tage Urlaub dran. Der größte Teil der BSA-Freunde aber macht sich auf den Heimweg.

Mit Peter und Theresa fahre ich nach Ostende und von hier mit dem Schnellboot Seacat rüber auf „Die Insel“. In Dover angekommen, den Benzinstand wieder auf Maximum gebracht, geht's über schöne Straßen zu einem kleinem abgelegenen Plätzchen. Hier kann man die gesamte Anlage des engl. Eurotunnels von oben betrachten. Ein imposanter Anblick. Weiter geht's zu Peter und Theresa.

Am anderen Morgen nach Frühstück und durchsehen sowie erledigen der üblichen Inspektionsarbeiten starte ich mit den besten Wünschen meiner Gastgeber in Richtung Westen. Auf der 259 entlang der Südküste dieser Insel komme ich durch Hastings, Bexhill und Eastbourne nach Brighton. Städte mit sehenswerten Strandpromenaden. Die größte ist wohl Brighton, uns Motorradfahrern auch bekannt durch den Pioneer-Run London-Brighton.

Diese Veteranen-Fahrt ist deshalb etwas Besonderes, weil nur Fahrzeuge bis 1914 teilnehmen können. Dabei werden diese Fahrmaschinen aus der Anfangszeit des Motorrad- und Automobilbaues überwiegend von Damen und Herren der reiferen Jahrgänge, mit entsprechender Erfahrung, bewegt. 1896 war das Geburtsjahr dieser Sonntagsausfahrt. Mit dem Jahr 1914 hat man dann wohl beschlossen eine

Grenze zu ziehen und diesen neumodischen und inzwischen viel zu bequemen Fahrzeugen keine Zulassung zu erteilen. Mann und auch Frau möchte schließlich unter seinesgleichen weilen und nicht mit irgendwelchen nach hohen Geschwindigkeiten heischenden Mitmenschen wetteifern müssen.

Sind nicht auch diese teils überdachten neuen Automobile die nach 1918 zu Haus auf den Markt geworfen wurden und irgendwie alle gleich auszusehen scheinen, die inzwischen von jeder Mann und auch Frau ohne allzu große Kenntnis ihrer Technik zu fahren sind. Sind sie nicht auch eine Beleidigung fürs Kennerauge. Und Heute?

Im letzten Jahr am 19. März 1999 morgens um 8 o'clock in Epsom, London in der Tattenham Corner machte sich das erste Fahrzeug auf den 63. Pioneer Run Ri. Südküste und somit gen Brighton, für 330 Spezialisten das Ziel dieses Tages.

An dieser Stelle übers Wetter zu reden wäre unangebracht, einfach nicht passend, denn ob Fahrer, Begleiter oder Zuschauer am Straßenrand. Beim Anblick dieser Ur-Fahrer hat ein jeder Sonnenschein im Herzen.

Negative Schlagzeilen gab es über Brighton in den 60zigern als gutgekleidete Rol-



lerfahrer und etwas derbere, handfeste Motorradfahrer, sie bekamen eine bestimmte Bezeichnung nach einer 15 Jahre zuvor in den USA entstandenen Musikrichtung die bis heute erfolgreich betrieben wird. Jedenfalls jene Herren und Mädels teilten sich, da wohl verschiedener Meinung über Anzugordnung, Lebensart und aussehen ihrer Bikes, einander hieb- und schlagfest mit. Hier von Meinungsverschiedenheit zu sprechen wäre leicht untertrieben auch sprengte es den Rahmen einer normalen Gruppenstreßbefreiung, denn die Standpromenade mit anliegenden Bauten bot nach diesem Wochenende auch dem unvoreingenommenen Betrachter ein etwas anderes Bild wie in den Tagen zuvor. Heute gehen Roller- und Motorradfahrer friedlich miteinander um, überzeugt davon das es sicherlich auch in Zukunft so bleiben wird

geht es für mich nach einem Spaziergang zurück zum Motorrad und weiter gen Westen.

Kurz vor Chichester ein Schild „Goodwood Park“ ohne lange zu überlegen abgebogen und Richtung Park. In den Jahren 48 - 66 bezeichnete man Goodwood auch als das Herz des südeagl. Motorsport's. Beliebt und bekannt durch die Rennen am Ostermontag. Ein Motorradrennen fand nur einmal, am 14 April 1951 statt. Sieger in der 350 und 500 ccm Klasse war der Norton Fahrer Geoff Duke. 1962 verunglückte Stirling Moss, er mußte seine Rennfahrerlaufbahn beenden. 1966 schloß der 9. Duke of Richmond and Gordon aus Sicherheitsgründen die Strecke. 11 Jahre alt war der Enkel und jetzige Hausherr, der Earl of March and Kinrara. 1993 erfüllte er sich seinen langgehegten Traum auf Goodwood wieder

zu Großvaters Zeiten ein Rennen stattfinden zu lassen. Das Festival of Speed, ein 1,2 Meilen Bergrennen auf der Auffahrt zum Stammsitz von Goodwood House war der Anfang. Zum 50. Jubiläum konnte der Earl wieder auf die Rennstrecke einladen. Da man sich in England und noch dazu auf Gräflichem Boden befindet, wird am Fahrerlagereingang mittels einer Tafel in Gedenken an alte Zeiten um entsprechende Kleidung gebeten! Jackett und Krawatte wäre angebracht, Jeans dagegen verpönt und auf den Boden spucken schlichtweg unfein und deshalb verboten. Zu diesem 50. fanden sich neben den Stars der Vierradklasse auch so berühmte Zweiradpiloten wie Jim Redman, John Surtees, Sammy Miller und Barry Sheene ein, um nur einige zu nennen. Seinen 39. Geburts-

weiter auf Seite 36



Heddingham Sidecars

Nord:



Alleestr. 4

42653 Solingen

Tel.&Fax. (02 12) 58 61 60

Süd:



Hauptstr.33

86859 Holzhausen

Tel. (082 41) 99 88 97

Fax. (082 41) 99 89 04

• Tschechien • Slowakei •
• Südtirol • Norditalien • Frankreich •
• Österreich • Ost- und Westalpen •
• Oberbayern • Schweiz • Spanien •
• Slowenien • Istrien • Schottland •
• Zypern • Teneriffa • La Palma •
• Kreta • Thailand • Australien •
Motorradmiete auf Kreta, Teneriffa und
La Palma z.B. Kreta: Suzuki DR350
7 Tage mit Vollkaskovers. ab 546,- DM

HIT-Motorradreisen

G m b H

Fahren in kleinen Gruppen, dabei gleichgesinnte Leute kennenlernen, Erlebnisse sammeln und Eindrücke austauschen. Individuelle Reisevorstellungen einbringen und zugleich den Service einer bestens organisierten Gruppenreise genießen.

Mit Freunden auf Tour

z.B.: 2 Tage Tschechien, HP ab 290,- DM

9 Tage Slowakei und Fahrt, HP 1760,- DM

7 Tage Nordthailand Enduro nur 1050,- DM

Kostenlose Prospekte & Infos unter:

☎ 0911 / 28 78 505 • Fax: 0911 / 26 39 76

info@hit-motorradreisen.de

www.hit-motorradreisen.de

Ural und Dnepr

Klassische Gespanne & Motorräder
aus Russland

Enfield

Die Klassiker aus Indien

Kostenlose INFO jetzt anfordern !!

Kostenlose Anlieferung bundesweit !!!

Finanzierung auch ohne Anzahlung !!

Eigener Ersatzteilkatalog !!



- Bestellservice Mo.-Fr. bis 19.00 Uhr
- Ersatzteilversand innerhalb 24 Stunden

HAUBRICH

Udo Haubrich GmbH
Generalimporteur für Deutschland
Blatzheimerstr. 5, 53909 Zülpich

Tel.: 0 22 52 / 94 28 0
Fax: 0 22 52 / 94 28 20



Gespanne ab 5.990,- DM

Enfield ab 7.850,- DM

Gasthof - Hotel

Mayr wirt

Das Haus mit Tradition im Herzen von Erding.

Ob Sie einen Stop von oder nach Süden
einlegen wollen, oder ob Sie einen
Ausgangspunkt für Touren in Oberbayern
oder nach München suchen,
bei uns sind Sie richtig.
(Tourenvorschläge, geführte Touren)

Gemütliche Bayerische Gastwirtschaft
Gepflegte Erdinger Biere

Komfortable, günstige ***Hotelzimmer
mit Dusche, WC, Radio, TV und Haarfön,
Werkstatt, Trockenraum, Garagen

Haager Straße 4 • 85435 Erding

Tel. 08122/88092-0 • Fax 7098

www.mayrwirt.erding.com



AUCH IHRE WERBUNG UNTERSTÜTZT UNSEREN VERBAND! VIELEN DANK!!!!

Eine Alternative zu **Viagra** „Effektives Potenzsteigerungsmittel“

Bringt die Liebeskraft zurück.
Jetzt wieder lieferbar! Ohne Rezept
Natürliche und gesunde Liebeskraft
Preisgünstige und diskrete Lieferung

Info und Bestellungen: Fa. Europharm

Ansprechpartner: Dr. Berg unter

Telefon (0 49 21) 3 28 86

Telefax (0 49 21) 2 07 42

Jederzeit bis 22.00 Uhr

E-Mail: eurotec-ak@t-online.de



www.hollenstedterhof.de
hollenstedterhof@t-online.de



Minotel Hollenstedter Hof

Fam. Heinrich Meyer - Hoppe · Am Markt 1 · 21279 Hollenstedt

Tel. (04165) 213 70 · Fax (04165) 83 82

Alle Zimmer mit Bad/WC/TV/Tel./Minibar/Fön

- Einzelzimmer mit Frühstücksbuffet DM 85,00 - 95,00
- Doppelzimmer mit Frühstücksbuffet DM 135,00 - 145,00
- Sonderkonditionen für Motorradfahrer
- Trockenraum und Garage mit Bühne, Werkzeug. (kostenlos)
- Wochenendpauschalen für Tourer und Crosser
- Geführte Touren mit Cross - Schnupperkurs auf KTM LC 4 (ab 6 Personen)
- Chef fährt selbst Ducati 916 und Husqvarna 610 TC



Saeco
... aus purer Leidenschaft.

Café Nova – das sind die besonderen Vorteile ...

SUPERAUTOMATICA

Auto Service Program®

"Schnell und bequem spülen und entkalken"

Saeco Aroma System®

"Top Genuß garantiert"

DM

1.199,90

unverb. Preisempfehlung



Opti-Dose®

"Kräftig bis mild optimal dosieren"

Easy Clean System®

"Perfekte Hygiene, umweltschonend und 5 Jahre Garantie auf die Brühgruppe"

Rapid-Steam®

"Cappuccino ohne Ende"

Überall erhältlich, wo es Saeco gibt.



tag feierte an diesem Wochenende Damon Hill. Er befuhr auf einer 62. Norton Manx den 2,4 Meilen Rundkurs auf dem schon sein Vater Jahre vorher gefahren war.

Das Goodwood Motor Circuit Revival Meeting fand dieses Jahr vom 15.-17. September statt. Heute finden Radrennen auf der Bahn statt, eine Weile schaue ich Fahrern und Helfern zu. Über Portsmouth und Southampton fahre ich auf der A31 in Richtung Ringwood, biege bei Picket Post ab und komme in den New Forest. In der Nähe von Brockenhurst auf dem Round Hill finde ich einen idyllischen Platz. Diese Nacht verbringe ich im Herzen des New Forest.

Montagsmorgen, ich stehe nicht so zeitig auf. Pflücke mir einige Brombeeren als kleinen Nach- tisch und mache mir in aller Ruhe mein Frühstück mit einigen Tassen Ostfriesentee. Während ich frühstücke bekomme ich Besuch von zwei freilaufenden Pferden, ihnen spende ich zwei Scheiben Brot räume dann meine Sachen zusammen, baue meine Stoffhütte ab und mach mich wieder auf den Weg. In den Westen!

Das neue Sammy Miller Museum ist meine erste Station an diesem Tag. Aus einem alten total zerfallenen Farmgebäude haben Sammy und Rosemary Miller nebst Heifern eine Museums- Anlage mit einigen Shops sowie Werkstatt und Lager aufgebaut.

Sammy Miller einer der großen im Motorradsport, Meister auf Straßen und Trialbikes. Heute noch aktiv und dabei nicht langsam, bei Veteranen-Veranstaltungen ein gefragter Gast.

Sein Museum liegt an der B3055 zwischen Lymington und Hinton am Ortsrand von New Milton. Es ist gut ausgeschildert und jeden Tag von 10-16.30 geöffnet.

Über Crischurch komme ich nach Bournemouth zu Armours. Die Straße ist schnell gefunden nur die Hausnummer? Sie liegt bei mir zu Hause. Mit Hilfe einer freundlichen sehr hilfsbereiten älteren Lady und dem Betreiber einer Oldi-Auto Hinterhofwerkstatt wird auch dies Problem gelöst. Es ist Montag und Montag hat Armours seinen freien Tag. Also geschlossen!

Aber was soll's! Die Sonne scheint es ist warm ich habe Urlaub und bin auf einer Insel! Vom Nachbarn und seiner Frau werde ich zu einer kalten Limo eingeladen. Meine Gastgeber waren in jungen Jahren in Deutschland stationiert. Nach dem erfrischenden Getränk und der netten Unterhaltung starte ich mit einem herzlichen „Byebye“ der Beiden zum nächsten Punkt meiner Inselreise. Zwischen Dorchester und Poole liegt Bovington Camp. Eine Militäranlage mit Panzermuseum. Nicht das mich Panzer oder andere Kriegsgeräte besonders interessieren, aber hier war Thomas Edward Lawrence stationiert. Dieser T.E. Lawrence, ein engl. Archäologe, wurde auch bekannt als Lawrence of Arabien. Er organisierte den Araberaufstand gegen die Türken und er durchquerte Wüsten die selbst die Einheimischen für bisher unmöglich gehalten hatten. Nach Krieg und Befreiung der arabischen Stämme von der Vorherrschaft der Türken gingen diese wieder ihre eigenen Wege oder fingen alte Streitigkeiten miteinander an. Sein Traum vom Großarabischen-Reich zerfiel. Enttäuscht kehrte er zurück nach Europa. Unter falschem Namen diente dieser, wohl einer der





größten Feldherren, der König der Wüste ab 1922 im Bovington Camp. In der darauffolgenden Zeit entdeckte er eine neue Leidenschaft, groß und einzigartig wie er selbst! Motorräder der Marke Brough Superior. In dieser Zeit das größte und schnellste Zweirad. Die Königin unter den Motorrädern! Unter anderem machte er auch Fahrten zu seinem Freund Georges Bernhard Shaw. 1935 er lebte inzwischen im Ruhestand zurückgezogen in einem kleinen Cottage in den Cloud Hills nördlich vom Bovington Camp. In diesem Jahr kam es zu einem mysteriösen Verkehrsunfall an dem ein PKW beteiligt war. Der Unfall endete für T.E. Lawrence tödlich. Es wurde nie ganz aufgeklärt. Da ich spät dran bin habe ich nur einen kleinen Einblick ins Museum. Über die 352 und ab Dorchester auf der A 35 durch West Dorset geht's bis 7 mls. vor Bridport. Hier finde ich eine kleine Farm mit Camping. Dienstag, heute gibt es als Frühstücksnachtisch zwei Äpfel aus des Farmers Garten. Zelt abbauen alles verpacken und noch etwas plaudern mit dem Campnachbarn. Er ist London entflohen und macht hier mit Frau und Kindern Urlaub. Unterbrochen von einigen Stops an sehenswerten Plätzen komme ich am späten Nachmittag nach St. Austell. An der ersten Benzin Station ein Schild: „Every Tuesday Speedway St. Austell“. Die Tankstellen-Lady macht mir eine Skizze und gibt mir ein Info Blatt.

Der Kurs liegt ca. 10 Meilen nördlich von der Stadt in einem Übertagebergbau. Irgend so ein schleimiges Zeug sobald es mit Wasser zusammenkommt wird hier abgebaut. Es wird wohl Kreide sein. Beim zahlen des Eintrittsgeldes erhalte ich auch ein Programm mit Fahrerauflistung. Einen rechten Platz für meinen Single gesucht und ab ins Fahrerlager. Hier laufen mir die Augen über, wie beim Anblick schöner Frauen pumpst mein Herz schlagartig das Blut schneller durch die Adern. Ich glaube es kaum, aber diesmal sind es nicht hübsche Frauen die mich in Verückung geraten lassen. Nein, hier stehen drei Dach-Kopf Ridges und zwei Douglas aus der Vorkriegszeit nebst ihren Reitern in feinstem Renntrimm. Herren der älteren Gattung, die schon einige Jahre an dieser Art Rennen zu fahren ihr Vergnügen haben. Jetzt findet auch mein Programmheft Beachtung. Schließlich möchte ich gerne wissen wann

diese Prachtstücke auf ihre 2 Räder gestellt wurden.

„1928-30“. Zu den Fahrern gehört auch ein Jim Gregory. Er fährt für Wimbledon. Natürlich suche ich ihn auf um ihn nach Verwandtschaft zu unserem Clubkameraden Steve mit gleichem Nachnamen zu befragen. Aber diesmal habe ich kein Glück, trotzdem viele GrüBe an Steve vom Namensvetter Jim. Jetzt wird es Zeit einen geeigneten Platz zu suchen, die ersten Läufe beginnen. Die ersten 4 Heats werden mit neuen Bikes gefahren. Es geht weiß Gott nicht langsam zu, ich wünschte die Jungs hätten einmal Gelegenheit in Germany zu starten. Sie würden eine gute Figur abgeben. Lauf 5 der erste Vintage Heat. Es ist kein Lauf um Gleichmäßigkeit oder gar ein Concours de Elegance. Nein, hier wird um Punkte und Sieg gefahren. Jeder möchte aufs Treppchen, vielleicht den noch Aktiven aus alten Zeiten wieder einmal den Auspuff zeigen, einfach nur hinter sich lassen oder nur mitten in der Woche Spaß haben und Rennen fahren. So geht es den ganzen Abend 4 Moderne und dann 1 Lauf Vintage oder Classic. Start war 7.30 am Abend, kurz nach 10 sind die Rennen gelaufen. Jetzt heißt es für mich eine Schlafmöglichkeit zu suchen. Nach drei vergeblichen Versuchen für ein B.+B. komme ich an der A 390 zu einer größeren Camp Farm. Es ist windig und inzwischen halb 12 Uhr. Nach unruhiger Nacht mit windigem Zeltabbau geht's wieder weiter nach Westen. Truro, Helston und dann Penzance.

Von Penzance auf kurvigen Single Roads zum Lends End. Der südwestliche Zipfel Britanniens. Sicherlich ein idyllisches Plätzchen aber Heute ein Touristensammel-punkt. Trotz Sonnenschein und schönen Ausblick über den Atlantischen Ozean rüber nach Amerika hält es mich nicht lange hier. Ich breche auf zum in der Nähe liegenden Minack Open Air Theatre. Auch hier reichlich Publikum. Von einem höheren Punkt kann man die Zuschauerränge und gegenüber auf der linken Seite den Arbeitsplatz der Darsteller überblicken. Diesen Platz einfach als Bühne zu bezeichnen wäre nicht gerecht. Denn diese in den Fels gearbeitete Plattform entspricht nicht den üblichen Vorstellungen einer Bühne. Auch einer bei Unwetter statt-

findenden Aufführung und ihre Regen und Sturm trotzenden Anhänger sind eine andere Klasse als der übliche im Trockenen sitzende Theaterbesucher. Südlich schauend hat man die Steilküste mit einem kleinen Badestrand im Blickfeld. Es ist herrliches Wetter, die Sonne scheint und engl. Straßen locken zum fahren. Es geht jetzt über Bodmin bis Exeter in östliche Richtung. Im Westen giebt's nur noch Wasser!!

Vorbei an Bristol fahre ich auf der M 5 die ich in Höhe Stroud verlasse. Einen Camping mit sehr vielen Wohnwagen lasse ich rechts liegen um 6 Meilen später in einer Ortschaft auf ein schönes und ruhig gelegenes Rudby Feld zu kommen. Hier baue ich mein Zelt auf und schaue den Spielern noch beim Abendtraining zu. Am nächsten Morgen heißt es wieder Zelt abbauen, packen und über kleine Straßen mein nächstes Ziel anfahren. 10 nach 12 bin ich dort! Nur, von 12.30 bis 14.00 ist keine Besucherzeit. In einem nahen Supermarkt versorge ich mich mit Eßbarem, suche mir ein schattiges Plätzchen und mache eine ausgiebige Mittagspause.

5 Minuten nach 2 o'clock stehe ich, da die Rezeptionstür noch verschlossen, im Lager. Ein freundlicher Herr führt mich zum Empfangsraum für Besucher. Hier nun sitzt eine noch freundlichere, junge, gutaussehende Lady. Das kurzzeitig aufkommende Gedankenspiel von diesem hübschen, wohlgeformten Wesen durch den Betrieb geführt zu werden, wird durch den Laufzettel, den Sie mir zu einem Infopakett in die Hand drückt abrupt gestoppt, nein zerschlagen!

Also tapfer ich alleine, mich mit der Rechten am Knipskasten festhaltend, drauflos. Keine AUFSICHT! kein Katalog von Verboten und Einschränkungen und ohne Zeitvorgabe beginne ich meine Entdeckungsreise im wohl letzten Automobilbau Märchenland. Falls ich Fragen habe kann ich sie direkt an den jeweiligen Schrauber, Blechbieger oder Dreher richten.

Mein Weg durchs Werk: Nach verlassen der „Rezeptionschönen“ durch Ersatzteillager, Versand dann Chassis und Montagehalle, weiter in die Blechfertigung und zur



Karosserie Herstellung einen Einblick in den Maschinenraum. Über den Hof geht's zur Kabel und Polster-Abteilung. Bei den Lackierern muß ich draußen bleiben.

Ich befinde mich an der Grenze zu Wales im Bezirk Herefordshire in Malvern in seinem Ortsteil Malvern Link der Heimat der MORGAN Sportwagen. Heute Nachmittag bin ich für 2 Stunden ein Teil dieser MORGAN Heimat!

1909 fing alles mit einem Dreirad das H.F.S. MORGAN um seinen Motorradmotor baute an. Große Nachfragen führte zur Fertigung der Threewheeler. Ab 1936 gab es MORGAN auch als 4-Rad-Fahrzeug. 4-4 nannte MORGAN seine sportlichen Automobile, 4 Räder und 4 Zylinder. Eingebaut wurden Climax und Standard Motore. Nach dem Krieg kamen Triumph, Ford, Fiat und 8 Zylinder von Rover. Heute werden als 8 Zylinder Rover und BMW Motore verwendet.

Seit H.F.S. MORGAN die Firma gegründet hat scheint in der Pickersleigh Road die Zeit still zu stehen und daran hat sich bis heute wenig geändert. Trotz rasender technischer Entwicklung auch im entlegensten Winkel des Planeten Erde werden in Mal-

vern Link Autos gebaut fast wie im Jahr 1909, als der erste MORGAN die Fertigung verließ. Immer noch setzt man auf die Methoden aus der Vergangenheit, der Zeit des Kutschenbaus. Viele Teile werden per Hand selbst gefertigt. Undenkbar sich in diesen Hallen Roboter und Fließband vorzustellen. Wie sein 1959 verstorbener Vater steht auch der jetzige Leiter Peter MORGAN überreichten Neuerungen kritisch gegenüber und baut lieber auf Gutes Altbewährtes. Trotzdem die Auftragsbücher voll und die Fahrzeuge nach wie vor gefragt sind, werden bedingt was der Markt an Motoren und Getrieben anbietet und auch den steigenden Horse Powers Tribut zollend schrittweise Weiterentwicklungen eingebracht.

Bedingt durch diese Entwicklungsschritte und Erneuerungen befindet sich ein MORGAN Automobil absolut im Rahmen der vom Gesetzgeber geforderten und von anderen Großherstellern gegebenen Sicherheitsvorkehrungen ohne dabei seinen sportlichen, englischen Charme und seine Grundform, sein Flair zu verlieren. Sicherlich, man könnte auf diesem Weg der Entwicklung auch so weit gehen und die Produktivität erhöhen.

Doch so Peter Morgan: Wir könnten sicherlich ein paar Autos mehr bauen, aber dann würde es keinen Spaß mehr machen! So hat er es mehrmals in Interviews gesagt. In einer von Taktzahlen und Sekunden getriebenen auf Wachstum orientierten Branche eine außergewöhnliche Aussage. Morgan glaubt das Spaß bei der Arbeit die Vorbedingung für gute Qualität ist.

Das diese Handwerker Freude an dem haben was sie herstellen wird jedem Besucher schnell bewußt. So bleiben viele der rund hundert Beschäftigten ihr gesamtes Arbeitsleben der Firma treu. Der legendäre Betriebsleiter W.A.G. Goodall trat mit fast 80 Jahren in den Ruhestand. Der Test- und Einfahrer Charlie Curtis, der während seiner 50 jährigen Tätigkeit so ziemlich jeden MORGAN probefuhr, war auch nicht viel jünger und A.B. Gulliver konnte als Chef der Sattlerabteilung 1975 sein 60 jähriges Firmenjubiläum feiern. Es ist aber nicht so das nur alte Opas tätig sind. Alle Altersgruppen sind vertreten. Schließlich wird es für diese, etwas Anderen als die Massenware Auto auch weiterhin eine Fangemeinde und damit eine Zukunft geben.

Es ist 4 Uhr vorbei als ich Malvern verlasse. Meine Reise führt mich jetzt durch Warwick vorbei an Stafford-up-on-Avon dem Geburtsort von William Shakespeare. Weiter gehts durch Coventry und Derby nach Ilkeston.

Es ist schon etwas spät, da taucht im städtischen Verkehr der VW Bus mit Bill und Eileen auf. Auch sie haben mich erkannt. Bei einem kurzen Stop schlagen die Beiden mir vor mitzukommen. So geht's zum Clubabend des örtlichen BSA und Matchless-Club. Freitagmorgen, mit Bill ins Zentrum um meine Rückfahre zu buchen. Am Nachmittag nach Kenilworth zum Rugby Club, dem Camping Gelände

Selbsttragende, rahmenlose Stahlblechkonstruktionen

– vom Roller bis zum Big-Bike –

Jeden Samstag von
10.00 - 12.00 Uhr:
Benzinratsch

Bundesweiter
Abhol- und
Lieferservice: DM 350,-

Wir sind umgezogen:

Fritz Heigl Fahrzeugbau:
Gespannbau
Seitenwagen- und
Anhängersproduktion
Aßlkofen 4
85560 Ebersberg
Tel. 0 80 92 - 85 31 39
Fax 0 80 92 - 85 31 29
e-mail: info@heigl-fritz.de



**Höchste Stabilität bei geringstem
Gewicht und maximaler Raumaussnutzung**



für die an diesem Wochenende stattfindende Nationale BSA Millenium Rally Englands.

Samstag, es kommen immer mehr Teilnehmer und der zur Verfügung stehende Platz füllt sich. Abends gibts Gegrilltes im Clubhaus (denke jetzt aber keiner es hätte geregnet) dazu Musik, Tanz und Feuchtes für die Kehle. Sonntag, noch einmal in die Stadt zum tanken und dann geschlossen zum Motor Cycle Museum. Einige BSA's nebst Fahrer sind schon hier. Andere kommen noch.

Ein imposantes Bild, ein großer Platz allein mit und für unsere BSA Motorräder, ein Threewheeler war auch dabei. Es gibt viel zu sehen, eigentlich schon wieder zu viel. Ich treffe weitere Bekannte die auf dem Camping noch nicht dabei waren. Plaudere mit Ihnen um dann zusammen die nächste Reihe Motorräder anzuschauen. Irgendwann stumpfe ich etwas ab, es ist einfach zu viel des Guten. Auf einmal steht eine Leiter. Es werden Fotos von oben geschossen. Aber diese Menge Motorrad ist einfach zu viel für meinen kleinen Knipser. Es kann nur stückweise von dem Filmbelichter geschluckt werden.

Nur wie viele sind es??? Jemand will 397 gezählt haben. Ein Anderer ist bei 408 stehengeblieben. Dann die Zahl 412. Letztendlich sind es wohl fast 420 Bikes gewesen. Zu fortgeschrittener Nachmittagsstunde, das Gefühl für Zeit und Raum ist Heute etwas verlorengegangen, den es gibt nur noch BSA, fahren wir zur Armour Road vorbei an dem letzten Fabrikgebäude der Motorradfertigung. Der vordere Teil ist leer und zu verkaufen, im hinteren Teil ist die Fabrikation von Sportwaffen der Marke BSA untergebracht.

Vorbei an dem Gebäude geht's zu einer Grünanlage. Um dessen Rasen läuft eine Straße die sicherlich schon bessere Zeiten gesehen hatt. Genau diese Ovalbahn war vor Jahren die Teststrecke des Werkes. Für uns BSA-Rider ein bedeutsamer Flecken Erde.

Zu Fuß gehe ich noch mal zum Werk in die Armoury Road. Während ich spazieren gehe versuche ich mir vorzustellen wie groß das Werk in seiner gesamten Anlage

gewesen sein muß! Wie viele Menschen hier beschäftigt waren? Aber auch die Frage, wie lange das letzte Gebäude mit dem Namen BSA, der Waffenfertigung noch stehen wird. Denn es ist zu befürchten, das in nicht all zu ferner Zeit dieses letzte Relikt aus der Zeit des großen engl. Motorradbaus von einem Bulldozer dem Erdboden gleichgemacht wird!

Abends auf dem Campsite ist Karaoke Singen angesagt. David und Cristine Brady, die Organisatoren dieses Wochenendes, treten hierbei als Beste hervor. Wer keine Lust auf singen hat ist im THEKENRAUM DES Clubhauses. Auch dieser für mich letzte England Abend geht irgendwann zu Ende.

Montag, packen, verabschieden und noch mal tanken. Mit 7 BSA's starten wir in den Norden. Dann geht's wie 10 kleine Negerlein bis ich ab Doncaster alleine auf der Bahn bin. In Hull geht's auf die Fähre nach Rotterdam.

Am anderen Morgen verlasse ich die Fähre und fahre die Autobahn Utrecht - Zwolle. Ab Hoogeveen geht's auf die Landstraße. Einmal verfare ich mich in einer Umleitung, lasse mich aber ansonsten ohne Stau und Hektik nach Hause treiben.

Erst die große Internationale mit ihrer perfekten Organisation in Holland. Dann in England ruhig und beschaulich Motorradwandern. Viele unvergeßliche Dinge sehen und erleben. Einige Tage britische Luft und



Atmosphäre schnuppern und auf der linken Seite immer wieder von Kreisel zu Kreisel gleiten, eintauchen und wieder heraus beschleunigen. Nette Leute wiedersehen oder kennenlernen.

Eben:
*Sonnentage
auf der Insel!*

Safe Riding,
Otis

Isle of

Die Isle of Skye habe ich in meinem letzten Scotland-Bericht ausgelassen. Nicht, weil ich nichts darüber wüsste. Ganz im Gegenteil! Sie ist etwas ganz Besonderes und hat eine eigene Geschichte verdient. Und genau die möchte ich Ihnen heute erzählen.



kye ist die größte Insel der „Inneren Hebriden“, gilt als die schönste aller schottischen Inseln und gehört zur Heimat meines Clans, der MacDonalds. Mit uns leben hier unsere Freunde, die MacKinnons, die MacQueens und die MacNickols bzw. Nickolson. Außerdem der mächtige Clan MacLeod (spricht: „Mäklaud“), seit dem 13. Jahrhundert mehr oder weniger unser Feind, mit seinen Vasallen, den MacCrimmons und den hinterhältigen MacAskills, die ich ja ums Verrecken nicht ausstehen kann. Diese Rivalitäten und Feindschaften sind typisch für Scotland. Sie werden, je nach Bedarf und Situation mal ironisch und scherzhaft zum Ausdruck gebracht, mitunter aber auch anklagend und feindselig vor sich her getragen. Heutzutage natürlich nicht mehr ganz so drastisch wie im Mittelalter, dennoch immer und überall spürbar.



...Skye



Es gibt, vom Land her, zwei Wege, um auf die Insel zu kommen. Kommt man vom östlich gelegenen Inverness, geht es ein gutes Stück am Loch Ness entlang, dann durch 's Glen Morrison, am Gebirgszug der „Fife Sisters“ und am Eilean Donan Castle vorbei nach Kyle of Lochalsh, wo man kürzlich (1994/95) eine Brücke hinüber zur Insel gebaut hat. Als „kürzlich“ gilt alles, was sich innerhalb der letzten 250 Jahre ereignet hat. Bis zur vorletzten Jahrtausendwende zurück (von 999 auf 1000) rangiert alles unter „neulich“ und was davor war, ist „unlängst“, um schottische Zeitbegriffe einmal zu erklären.

Die Brücke ist bei den Einheimischen zu tiefst verhasst, denn sie wurde von Fremden (Amerikaner!!!) finanziert und ist mautpflichtig. Natürlich sieht niemand ein, warum man sein sauer verdientes Geld an „diese Leute“ bezahlen soll, wenn man nach Hause fahren will. Ergo wird einfach durchgeprescht, was zur Folge hat, dass man für einen Tag ins Gefängnis muss. Was aber niemanden beeindruckt...! Die alte Fähre kostete zwar auch etwas, aber die wurde von Einheimischen betrieben. Das war natürlich ganz etwas anderes!

Die andere Route kommt aus Südosten von Fort William, dann die „Road to the Isles“ entlang über Glenfinnan nach Mallaig, wo man mit einer Fähre in einer 30minütigen Überfahrt zur Insel gelangt. Hier ist man dann in „Sleat“, dem „Garten von Skye“, wie der südliche Teil der Insel genannt wird.



ISLE OF SKYE

Er gehört zum „Stammesgebiet“ meines Clans und hier lebt in Kinloch Lord Macdonald of Macdonald, High Chief of Clan Donald. Das ist der oberste „Häuptling“ der MacDonalds. Er gehört zu den so genannten „Fortschrittlichen“ und schreibt sich demonstrativ mit kleinem „d“. Die mit dem großen „D“, sind die „Traditionalisten“, wenn man so will und dann gibt es ja noch die Verwandtschaft dieses impertinenten Frikadellenhändlers aus den Kolonien in Übersee, die sich erdreistet, das „a“ weg zu lassen und sich „Mc“ schreibt. Wie könnte es auch anders sein, sind diese drei Gruppen untereinander zerstritten. Um es noch komplizierter zu machen, nennt sich ein anderer Zweig des Clans „McDonnell“, und —warum einfach, wenn’s auch umständlich geht— noch ein weiterer „McDonnell“. Alle diese Gruppen

teilen sich noch einmal in Zweige und Untergruppen auf. So gibt es die MacDonalds of the Isles, ...of Glencoe, ...of Clanranald (zu denen ich gehöre und die sich ihrerseits wiederum in die Gruppen aus Moidart, Morar, Uist, Rhum und Eigg aufteilen). Dann die Macdonalds of Sleat und ...of Kingsburgh, die MacDonells of Keppoch, ...of Glengarry, ...of Lochalsh, ...of Dundonell und die McDonnells of Kintyre, ...of Jura und ...of Islay. Dass da jede Gruppe glaubt, auch noch ihr individuelles Karomuster (oft sogar zwei oder drei) haben zu müssen, versteht sich von selbst. Alles zusammen ist, gemeinsam mit den vielen Deportierten bzw. Ausgewanderten in USA (McDonald) und Australien, ob es manchen gefällt oder nicht, der große Clan Donald, zu dem auch die Familien Johnstone, Donaldson, Kelly (ja, die Kelly-

Family) und einige mehr, die ich jetzt nicht extra aufzähle, gehören. Ganz abgesehen von den blutsverwandten MacAlisters, MacDougalls, MacLeans, MacLaines, MacLains, MacNeils usw. usw. Eine außerordentlich komplizierte Angelegenheit. Der Zank und Zwist geht kreuzquerbeet und ich bin mir nicht ganz sicher, ob da jeder weiß, mit wem er Streit zu haben hat und mit wem nicht. Genau so wenig, wie ich sicher bin, ob ich alle „D“ richtig groß bzw. klein geschrieben habe. Kein Wunder, dass der Clan letztendlich untergebuttert wurde.



ber zurück zur Insel. Wenn man mit der Fähre von Mallaig aus auf Skye zufährt, kann man rechts drüben Armadale Castle, das Schloss der früheren McDonalds of





Sleat (damals noch mit großem „D“) zwischen den Bäumen hervorstechen. Es ist heute eine Ruine, der aber ein großes Besucherzentrum und ein botanischer Garten angeschlossen ist. Man erfährt hier sehr viel über die Geschichte der Insel und ihrer Bewohner.

Kurz nach der Einfahrt zum Clan-Center an der Strasse nach Broadford geht es links ab auf eine kleine Nebenstrasse nach Taskavaig. Sollten Sie, liebe Leser, einmal das Vergnügen haben, hier zu fahren, nehmen Sie auf alle Fälle diese Abzweigung! Es ist ein Umweg von ca. 30 km, der Sie durch eine traumhaft schöne urig wilde Landschaft führt.

Abenteuerliche Steigungen und Gefälle von 20% und mehr, kleine Seen und Teiche, eine weitere Burgruine, Dunsgaith – Castle, auf einem Felsen über dem Meer und, mit etwas Glück, einige Kegelrobben, die am Ufer dösen, erwarten Sie auf dieser Single Track Road. Über das kleine Dorf Ord kommen Sie wieder zur Hauptstrasse nach Broadford. Diese kleine Stadt verfügt über alles, was man für einen Aufenthalt auf Skye so benötigt. Eine Tankstelle und eine Reihe von Unterkünften in verschiedenen Preislagen. Auch mein persönliches „Hauptquartier“, das Haus meines Clans, ist hier in Broadford. Vielleicht haben Sie Glück und ich bin zur selben Zeit da. Es ist kein Problem, mich zu finden. Ich finde nämlich Sie!

Wenn Motorräder mit deutschem Kennzeichen auf MacDonald- bzw. MacKinnon-Gebiet herumfahren, gibt es immer jemand, der/die glaubt, mir brühwarm berichten zu müssen, wen er da wohin hat fahren sehen. Wenn Sie mich dann auf diesen Reisebericht hier ansprechen, lade ich Sie auf ein festliches Abendessen bei uns zu Hause ein. Versprochen!

Von Broadford aus, schräg gegenüber der Tankstelle, geht eine Strasse hinaus nach Elgol.





Auch diesen Weg möchte ich Ihnen wärmstens ans Herz legen. Wieder kommt man durch überwältigend schöne Landschaften. Unter Anderem auch zu einem uralten Friedhof mit einer zerbröselten Kapelle und gruseligen Grabsteinen. Um den Loch Sligan herum, über eine windgepeitschte Bergkuppe und dann wieder ein Gefälle hinab, das einem den Angstschweiß hochtreibt, erreicht man das Dorf Elgol mit seinen auf den Felsen verteilten Häusern. Hier lebt der Chief des Clans MacKinnon und vom kleinen Hafen aus hat man einen fantastischen Blick auf die Cuillin-Berge. Der Cousin unserer Haushälterin Mandy MacKinnon fährt von hier aus mit seinem Boot, der „Bella Jane“ mit Touristen hinaus auf's Meer zu den Robbenkolonien und dem überirdisch schön verteilten den Cuillins gelegenen Loch Coruisk. Wenn man Glück hat begegnen einem auf dieser Fahrt die großen Tümler oder man sieht die großen See-Otter am Ufer herumtollen.

Es gibt hier jedoch auch Meeresbewohner, die man sonst nur aus den Jacques Cousteau –Filmen kennt: Grau- und Buckelwale, kleine Hundswale, schwarze Riesenhaie und ab und zu sogar Orcas. Allerdings gehört schon eine kräftige Portion Glück dazu, eines dieser Tiere zu sehen, den die „Bella Jane“ ist etwas zu behäbig, um ihnen folgen zu können. Von Armadale aus, wo die Fähre anlegt, macht eine andere Firma auf höllisch schnellen (weit mit brachialen Außenbordmotoren „bewaffneten“) Schlauchbooten Fahrten für Nervenstarke hinaus zum „Whale-Watching“. Da geht die Post ab, Freunde. Und trocken bleibt man dabei auch nicht. Man kann sich in der Tourist-Information am Fährhafen darüber erkundigen.

CEine etwas größere Runde mit dem Motorrad, für die man etwa einen Tag braucht, geht von Broadford aus nach Norden über Sligachan mit seiner malerischen Brücke

und Portree auf die Halbinsel Trotternish. Portree ist die Hauptstadt von Skye und hat eine hübsche Hafenpromenade mit bunten Häusern. Allerdings ist dieser Ort „touristisch voll erschlossen“, wenn ich mich mal so milde ausdrücken darf. Von hier aus hält man sich in Richtung Flodigarry und kommt zunächst zu zwei Naturschönheiten: der „Old Man of Storr“ eine riesige Felsnadel, die man schon von Weitem sieht, und etwas weiter, zum „Kilt-Rock“, einem Felsen an der Steilküste, der von der Form und Farbe her aussieht wie ein Schottenrock, eben ein „Kilt“. Der ständig wehende Wind verursacht ein permanentes, seltsames Heulen, wenn er sich in den Felsrillen fängt.

CEin kurzes Stück weiter erreicht man die Nordspitz von Skye. Hier steht auf einem riesigen Felsen im Meer die Ruine des Duntulm – Castles, eine weitere alte Burg der MacDonalds. Die Geschichte erzählt,



dass der Clan diese Festung für immer verließ, als eine Amme den wenige Monate alten Sohn des Burgherren versehentlich aus dem Fenster fallen ließ.



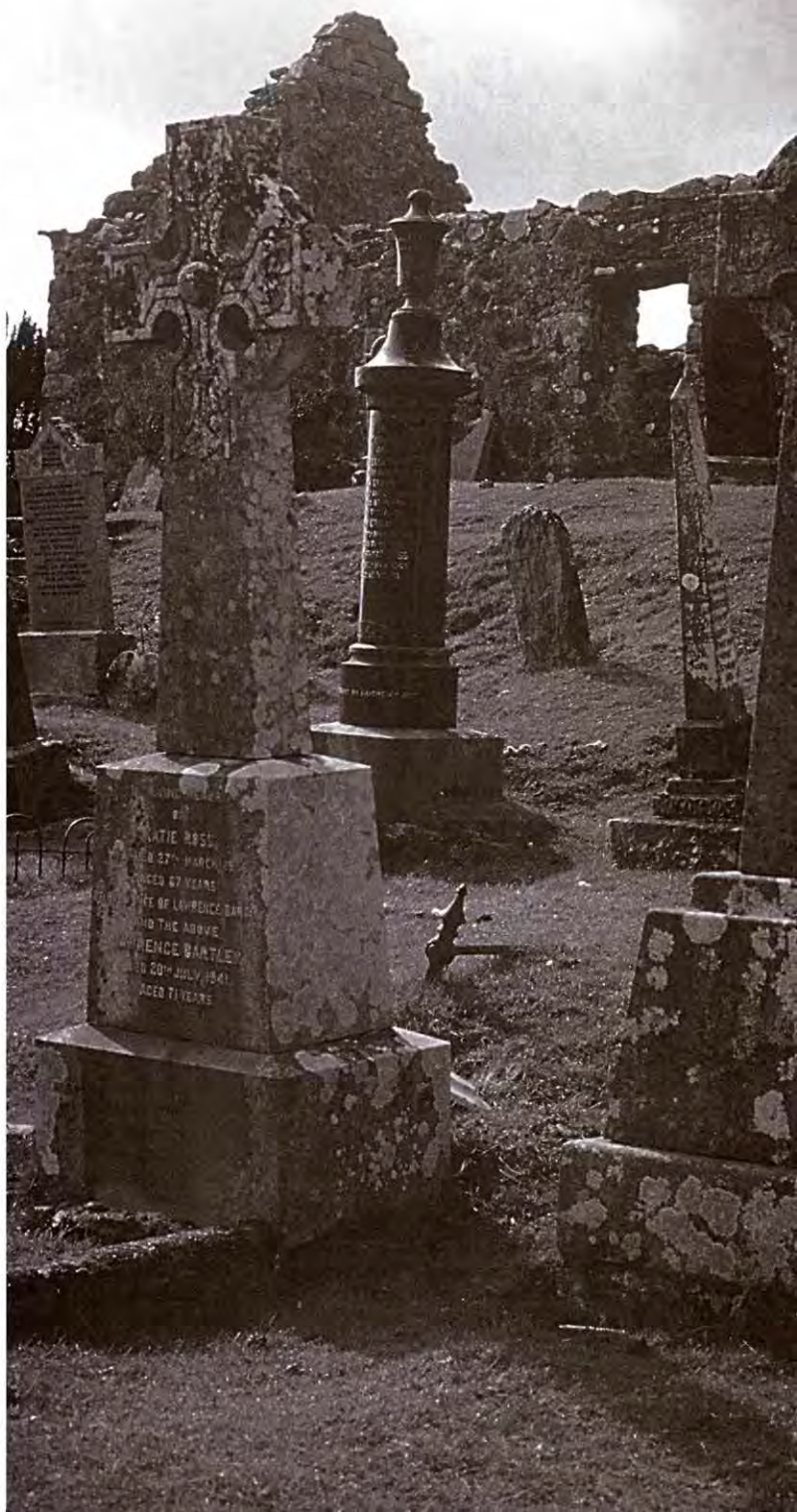
egenüber der Ruine findet der müde Reisende übrigens ein sehr angenehmes Hotel, von dem aus man einen tollen Blick zur Burg und aufs Meer hinaus hat.



Ab hier wendet sich die Schleife wieder nach Süden, Richtung Portree. Man passiert noch den Ort Kilmur mit seinem Crofter-Museum. „Crofter“ nannte man früher die Pächter, die auf ihrem kleinen Stück Land ein mehr schlechtes als rechtes Bauernleben führten. Hier ist das Grab von Flora MacDonald, eine der ganz großen Nationalheldinnen Scotlands. Nach der niedergeschlagenen Revolution von 1745/46 rettete sie den Anführer Bonnie Prince Charlie Stuart vor den Engländern (die ihn hinrichten wollten) indem sie ihn als Frau verkleidete und als ihre Magd ausgab. Er konnte nach Italien entkommen, sie wurde verraten und kam nach London ins Gefängnis. Nach einigen Jahren wurde sie auf Fürsprache einiger einflussreicher Leute wieder freigelassen und ging für eine kurze Zeit nach Amerika. Sie kehrte zurück und verbrachte den Rest ihres Lebens hier auf Skye. Man bringt ihr bis heute große Verehrung entgegen und inzwischen ist sie fast berühmter als Charles Stuart selber. Sie hat übrigens nie ein Wort des Bedauerns oder gar Dankes von Herrn Stuart erhalten. Dieser undankbare Schnösel hockte in seinem Exil in Rom, lebte vom Geld des französischen Königs und soff sich langsam zu Tode. Soviel zum Charakter eines Stuarts. Er wurde im Peters-Dom beigesetzt. Sein Grab ist auch heute noch dort zu besichtigen.



Über Kensaleyre kommt man jetzt wieder nach Portree und weiter nach Broadford. Die dritte und letzte Ausflugsmöglichkeit ist die Fahrt hinüber nach Watnish, die westlich gelegene der beiden Landzungen im Norden Skyes. Von Broadford aus fährt man wieder nordwärts bis Sligachan und hält sich hier dann aber links Richtung Dunvegan. Dies ist ebenfalls eine Schleife, die man fahren kann und an deren Ende kommt man auch hier wieder nach Portree und in der Folge nach Broadford. Ein Tipp noch am





Rande: kurz hinter dem kleinen Ort Sconser, kommt man, wenn man wieder in Richtung Broadford fährt, an eine Abzweigung nach links. Hier steht ein Schild „Scenic Road to Broadford“. Die Strasse ist zum Teil in erbarmungswürdigem Zustand, führt aber direkt am Meer entlang und bietet eine tolle Sicht auf die wilden Berge ringsum. Kurz vor Luib mündet sie wieder auf die Hauptstrasse. An Sehenswürdigkeiten gäbe es auf dieser Seite der Insel das Dunvegan-Castle der MacLeods und, unten am Loch Harport, die TALISKER – Whisky Destillerie. Sie wurde 1830 von Hugh und Kenneth MacAskill (ausgerechnet!) gegründet. Aber hüllen wir den Mantel des Schweigens über diesen Makel, denn der Single Malt, den sie heute hier zusammenbrauen, ist ganz ausgezeichnet (Was al-

lerdings nicht unbedingt ein Verdienst der Gründer ist!) und bei der Besichtigungstour gibt es einen Schluck davon gratis zu probieren (Was von den beiden schon gleich gar nicht zu erwarten gewesen wäre!). Ein Besuch lohnt sich also in jedem Fall. Die Landschaft ist hier drüben nicht ganz so überwältigend wie in Elgol, den Cuilins oder in Trotternish, ausgenommen die Steilküste im äußersten Westen mit der nur über eine kleine Single Track Road zu erreichende Moonen Bay, wo der Leuchtturm von Nist steht. Spätestens in Ramasaig ist aber Schluss. Weiter geht es nicht. Man muss, wie bei Elgol, über den selben Weg wieder zurück. Das macht aber nichts, weil bekanntlich eine umgekehrt gefahrene Route wieder völlig andere optische Eindrücke bietet.

Abschließend kann ich nur sagen, dass sich ein Besuch auf Skye immer lohnt. Kommen Sie! Sie werden es nicht bereuen, und sollten wir uns dort zufälligerweise treffen, wird es mir eine Freude sein. Sie kreuz und quer auf „meiner“ Insel herum zu zeren und bei befreundeten Clans herumzureichen.

Michael Schuhmacher MacDonald

(wie ich mich auf Grund meiner Familienverhältnisse nennen dürfte, es aber nicht tue, weil 's blöd klingt)



Erstmals bei den Open House
zu erleben:



Die neue Sportster XL 883 R

**Beim Tag der offenen
Tür am 15.
September
präsentiert
Harley-Davidson
bei den
Vertragshändlern
den Modelljahrgang
2002 und die neue
Sportster XL 883 R**

Alle Fans, Fahrer und Freunde der Marke Harley-Davidson sollten sich den 15. Sep-

tember 2001 schon jetzt im Kalender vor-
merken, denn an diesem Tag ist bei den Ver-
tragshändlern in Deutschland und
Österreich wieder einmal Open House.

Am Tag der offenen Tür trifft man sich, redet
Benzin, lässt die Saison 2001 Revue
passieren, schmiedet Pläne für das kom-
mende Jahr – und bestaunt die Modell-
palette 2002 sowie eine brandneue Harley-
Davidson: die Sportster XL 883 R.

Sie ergänzt exklusiv im Modelljahr 2002 die
Sportster Familie und wird insbesondere
junge und sportliche Kunden begeistern.
Das „R“ in der Typbezeichnung steht für
„Racing“, und in der Tat ist die XL 883 R
ganz dem rennsporterbe der Motor
Company verpflichtet. Sie ist ausschließlich

in „Racing Orange“ erhältlich und wurde in
Anlehnung an die Harley-Davidson Dirt
Track Rennmaschinen gestylt. Ihr 883cm³
großes Triebwerk ist schwarz pulver-
beschichtet, und schwarz tragen auch der
Dirt-Track-Lenker, Rückspiegel, Öltank und
Luftfilter. Ein neugestylter Sitz unterstreicht
den dynamischen Anspruch der XL 883 R.
als einzige Sportster verfügt sie über eine
neue sportliche Zwei-in-Eins-Auspuff-
anlage. Verzögert wird sie von drei kraftvoll
zupackenden Scheibenbremsen. Motor, Ge-
triebe und Fahrwerk sind technisch mit den
anderen Sportster 883 Modellen identisch.

Eines ist jetzt schon sicher:

*Die neue Sportster XL 883 R wird
für reichlich Gesprächsstoff sorgen!*



Aus
Aktuellem Anlass wurde diese Seite kurzfristig
Geändert!!!! Ich bitte um Ihr Verständnis!!!!!!

Das Regionalbüro OWL berichtet

Eigentlich sollte an dieser Stelle eine Mitteilung über die erfolgreiche JumboRun des RegBüro in Berlin-Zepernick stehen und Aktivitäten im Bereich OWL. Rasch hat sich die Sachlage geändert und andere Dinge treten in den Vordergrund.

Aufgrund der Ereignisse in den USA mussten wir unsere 5. Jumbofahrt Mönchengladbach absagen! Der Geschäftsführer der Hephata-Stiftung hat uns gebeten zu überdenken, ob eine solche Veranstaltung mit Kirmescharakter, Lifemusik und Freibier Angesichts der grauenvollen Ereignisse angemessen ist.

Wir, die Veranstalter, hatten die freie Wahl zu entscheiden, zumal eine grosse Zahl schwerstbehinderter Teilnehmer sehnsüchtig auf unser Erscheinen warteten. Eine grosse Versunsicherung herrschte auf beiden Seiten. Erschwerend kam hinzu, dass einen Tag vor der Veranstaltung nur ein Teil der anreisenden Gespannfahrer unterrichtet werden konnte.

Neben den Belangen der Hephata-Stiftung als kirchliche Organisation konnten wir als BVDM-Verein keine andere Entscheidung treffen, als die Aktion auszusetzen. Gleichzeitig wurde beschlossen, die Ausfahrt im Frühjahr 2002 nachzuholen. Der Termin wird dann zukünftig aus Gründen der Wettersicherheit zum Jahresanfang stattfinden.

Mein Dank geht an die Organisatoren vor Ort, insbesondere unserem langjährigem Mitglied in der Interessengemeinschaft Gespannfahrer e.V. im BVDM Theo Küppers, des weiteren seinem Kollegen und Mitstreiter Andreas Neugebauer, der im ZAK-Team der Hephata hervorragende Arbeit leistet und den Ablauf sicherstellt. Mein Dank geht auch an unsere Mitglieder, die mich seit Jahren beim

Stammtisch und Regionalbüroarbeit unterstützen, um ein solches Treffen durch aktive Mitarbeit möglich zu machen.

Unser tiefes Bedauern gilt den Opfern der Katastrophe und den Behinderten, die vergeblich auf uns warten.

Euer Robert

Kalender

„Isle of Man 2002“

Liebe Leser,

noch nie gab es so etwas in der Geschichte der Isle of Man: Die Tourist Trophy wurde wegen der Maul- und Klauenseuche abgesagt. Wir haben hier hautnah erlebt, wie schwer das alle Inselfreunde getroffen hat. Deshalb freuen wir uns um so mehr, Euch heute den Kalender „Isle of Man 2000 – „Road Racing Capital of the World“ vorstellen zu dürfen. Ein kliener Trost für alle Fans!

Der Kalender im DIN A3-Hochformat mit Jahresübersicht, TT-Kurskarte und Memofeldern ist direkt von der Insel Importiert und in Deutschland nur bei uns erhältlich. Er zeigt typische Rennszenen an bekannten Punkte wie „Gooseneck“, „Waterworks“ oder „Sulby“. Highlight ist aber zweifelsohne das Juniblatt mit einer „Joey Dunlop Collage“.

Preis pro Kalender: DM 18,59 zuzügl. DM 6.-Versandpauschale
Lieferung gegen Scheck/Vorrauskasse.

Bestellungen sind auch möglich über unsere Internetadresse
<http://www.isle-of-man.de>.

Mit freundlichen Grüßen Eure Maria Keck



Am Samstag, 28.07.2001 fand in Gilserberg/Hessen die 15. Mitgliederversammlung von MOTO AKTIV e.V. statt. Das wichtigste Ergebnis ist:

MOTO AKTIV konzentriert sich auch in Zukunft auf seine Kernkompetenz in den Bereichen Verkehrspädagogik und Amateur-Rennsport. D.h. auch im nächsten Jahr sind u.a. Läufe zur Deutschen Langstreckenmeisterschaft (DLM) und zur Deutschen Scooter-Meisterschaft (DSM) vorgesehen.

Termine

Sicherheitstrainings & Fahrerlehrgänge

26.10.-28.10. Wiedereinsteiger Lehrgang Marburg

Touren/Reisen

1.9.-2.9.	Willkommen im Bergischen Land	Bergisches Land
9.9.-15.9.	„Pays Cathare“	Südfrankreich
23.9.-7.10.	Beach, Bike Sport & more	Kroatien
23.9.-29.9.	Kroatien (Total)-Tour	Kroatien
28.9.-30.9.	Katz'-im-Sack-Tour	N.N.
29.9.	Sauerland-Rallye	Sauerland
30.9.-5.10.	Kroatien Sportfahrerwochen	Kroatien

Frauen exklusiv

21.9.-23.9. Zen und die Kunst mit dem Bike Marburg

Trial

7.9.-9.9.	Trial Fortgeschrittenen Lehrgang	Marburg
6.10.	Trial Einsteiger Kurs	Marburg
7.10.	Trial Fortgeschrittenen Kurs	Marburg



Enduro

24.8.-26.8.	Enduro Camp	Lausitz
8.9.-15.9.	Offroad-Abenteuer-Piemont	Piemont
21.9.-23.9.	Offroad-Touring-Camp	Brandenburg
29.9.-6.10.	Pyrenäen-Offroad	Spanien
15.12.-9.1.	Algerien – Highlights der Sahara	Algerien

Gespanne

14.9.-16.9. Einführung in das Gespannfahren Marburg

Racing

Deutsche Scooter Meisterschaft Junior Trophy, Fun Bike Trophy

24.8.-26.8.	24-Stunden-Rennen	Harz-Ring
21.-23.9.	Sprintrennen, 2-Stunden-Rennen	Harz-Ring

Technik Kurse

28.9.-30.9.	Elektrikkurs	Hammelbach/Odw.
12.10.-14.10.	Grundkurs	Hammelbach/Odw.
19.10.-21.10.	Aufbaukurs	Marburg
2.11.-4.11.	Motorentechnik	Marburg

Fun & More

9.11.-11.11. EntspannungswEEKEND Marburg



Mein Freund

Nicht so für meinen Freund Peter. Der fuhr so 2-3 mal im Jahr an die Dalmatinische Küste zu seinen Freunden.

Sie hatten da so einen speziellen Treffpunkt. Eine künstliche Halbinsel im Meer. Ein aufgeschütteter Damm, ca. 300m mit einem Platz zum wenden für die LKW am Ende desselben.

Hier wurde tagsüber feiner Sand aus dem Meer gebaggert und abends traf man sich zum Grillen und zum Ratschen.

Das war ideal, man war weit genug von der Ortschaft weg um niemand durch Motorenlärm oder Gesang zu stören.

PLATSCH

Peter war ein guter Schwimmer, die BMW nicht! Sie lag 3m tief auf dem Grund, war noch einige Zeit gut zu sehen, das Licht brannte noch ca eine halbe Stunde bis die Batterie leer war. Peter suchte seine Freunde zu Fuß auf, erfuhr dabei, dass ca. 1 km weiter ein neuer Damm aufgeschüttet wurde und der Treffpunkt dorthin verlegt wurde. Am anderen Morgen wurde die BMW geborgen mit 2 Ruderbooten wurde Sie

Anfang der 70-Jahre war eine Reise nach Jugoslawien noch etwas 'Besonderes'.

Es gab noch keinen Tauerntunnel und keine durchgehende Autobahn.

Die Grenzbefertigung dauerte noch eine Ewigkeit und so weiter.

Peter

So war auch der erste Weg immer zum Damm, denn dort traf man bestimmt immer einen Bekannten, wenn man spät am Abend ankam.

So ging das schon 2 oder 3 Jahre. Peter hatte damals eine BMW R 50, die mit dem Schwingenfahrwerk, Schorsch-Meier-Sitzbank, Hoske-Tank und Tüten, M-Lenker u.s.w. Also ein richtig heißes Gerät, wovon wir nur träumen konnten

Wir fuhren damals Adler, DKW oder NSU Max und dergleichen. Nach einem Tag Anreise kam er ziemlich spät am Abend an und der erste Weg führte ihn natürlich zum Treffpunkt auf dem Damm, die BMW hatte schon einen satten Sound und Peter ließ ihn hören um sich standesgemäß anzumelden.

Die Geschwindigkeit war etwas zu hoch für das funzelige 6V Licht, und so sah er das Malheur zu spät und konnte nicht mehr bremsen.

Das Vorkommen an Sand war erschöpft und so hatte man begonnen den Damm wieder zurückzubauen. Also nach ca. 150 m war Ende und das Wasser da, in welches Peter und seine BMW ohne merkliche Verzögerung eintauchte.

in seichterem Wasser bugsiert und schließlich aufs Trockene gebracht.

Der Tag war ausgefüllt mit Trockenlegen. Der Motor hatte gottlob keinen Schaden genommen. Also alle Öle raus, Batteriesäure, Benzin etc alles gewechselt. Um 3 Uhr nachmittags gab Sie wieder die ersten Töne von sich. Wider Erwarten lief Sie einwandfrei.

Die Geschichte wurde erst bekannt, als einer von Peters Freunden einmal in Deutschland zu Besuch war, davon erzählte und einige Fotos von der Bergung zeigte.

Wir hatten uns schon gewundert, warum trotz guter Pflege die BMW an allen Ecken und Enden zu rosten anfangen und die Gehäuseteile so stark oxydierten.

Mir kam das schon komisch vor, an der Sitzbank war nämlich hinten ein kleiner Riss, und bei jedem kleinen Druck auf dieselbe kam auch nach langer Zeit immer wieder Wasser heraus und Peter hatte auch bei schönem Wetter immer einen nassen Fleck auf der Hose.

Fritz



In der
nächsten
Ball-
Hupe
erwartet
Euch:

„Lasst Euch mal
überraschen, Ver-
sprechen werd
ich gar nichts!
Tragt selbst ein-
mal zum gelin-
gen der BallHu-
pe bei, lasst Euch
etwas einfallen
und schreibt
mir!“

Babs B.

MIT DEM MOTORRAD
durch Deutschland

Minotel Deutschland
eröffnet Ihnen die Möglichkeit
Land & Leute – vor allem jedoch
Straßen aller Art – einfach anders
kennenzulernen.
Wir haben speziell für »Biker«
Touren durch Nord-Mittel- und
Süd-Deutschland zusammenge-
stellt, die durch regionale
Roadmaps (abzurufen bei Minotel
Deutschland) unterstützt werden.

50 Minotels bieten Ihnen
spezielle Tages-/Wochenend-
touren. Bestellen Sie sich
noch heute Ihren Minotel-
Motorrad-Führer.

Mein Hotel...

MINOTEL
Deutschland

Internationaler
Verbund
mittelständischer
privater
Komforthotels

Hot-Line: 089/53 29 59-0

MINOTEL DEUTSCHLAND · St.-Paul-Strasse 9 · D-80336 München
Telefon 089/53 29 59-0 · Fax 089/18 44 16 · www.minotel.de · info@minotel.de



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 E-Mail an
die Redaktion. Wir freuen uns
über alle Zuschriften, auch Bil-

GELEGENHEIT !!!

Honda CX 650 Bj. 1983, mit
61.000 km im TOP Zustand,
TÜV 2001, Preis VB 4000.-
Tel.: 08193 / 7755



der. Jeder Einsender erklärt
sich mit einer möglichen re-
daktionellen Bearbeitung ein-
verstanden. (Adressierten
und frankierten Briefum-
schlag für die Rücksendung
beilegen!)

**Namentlich gekennzeichnete
Artikel, sowie alle Anzei-
gen, geben die Meinung des
Verfassers und nicht die**

**Meinung der Redaktion
oder des Herausgebers wie-
der.**

**Redaktionsschluss
für die
BALLHUPE 4/01
2. November
2001**

BVDM

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Mehr Freiheit für Dich

Wir setzen uns für Euch ein (z.B.):

gegen Streckensperrungen
gegen Reifenbindungen
gegen Lärmuntersuchungen
... für mehr Gerechtigkeit !



Die Interessenvertretung aller Motorradfahrer

☐ MITGLIEDSCHAFT

☐ SCHNUPPERMITGLIEDSCHAFT

Mitgliedsnummer
(wird vom BVDM ausgefüllt)

--	--	--	--	--	--	--	--

Name / Vorname

Straße / Postfach

PLZ / Wohnort

Motorradclub

BVDM - Verein:

☐ Ja / ☐ Nein

Ehepartner
von Mitglied



Nationalität

Geb.- Datum

Beruf

Ort

Datum

Unterschrift*

Für Rückfragen und
weitere Informationen
wende Dich bitte
an unsere Geschäftsstelle

BVDM
Geschäftsstelle
Carl-Zeis-Straße 8
55129 Mainz

Tel.: 06181 / 503280
Fax: 06181 / 503281

Öffnungszeiten:

Mo., Di., Mi. 8.00 - 16.30
Do. 8.00 - 17.30
Fr. 8.00 - 14.00
Mittagspause 12.00 - 12.30

Hiermit erkläre ich mich bis auf Widerruf damit einverstanden, daß der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. den von mir laut Beschluß der Hauptversammlung zu zahlenden Jahresbeitrag von meinem Konto Nr. _____ BLZ: _____

bei _____ mittels Einzugsbeleg abbuchen läßt.

Name: _____ Vorname: _____

Mitgliedsnummer (falls bekannt): _____

Ort _____ Datum _____

Unterschrift*: _____

* bei Minderjährigen des gesetzlichen Vertreters